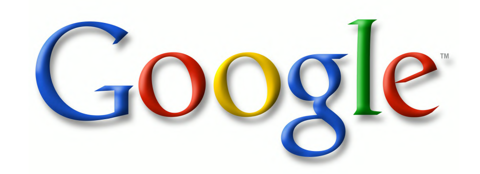
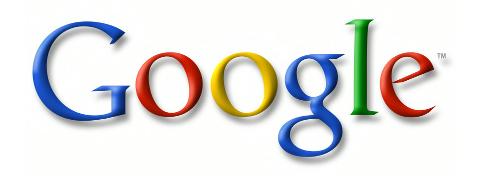
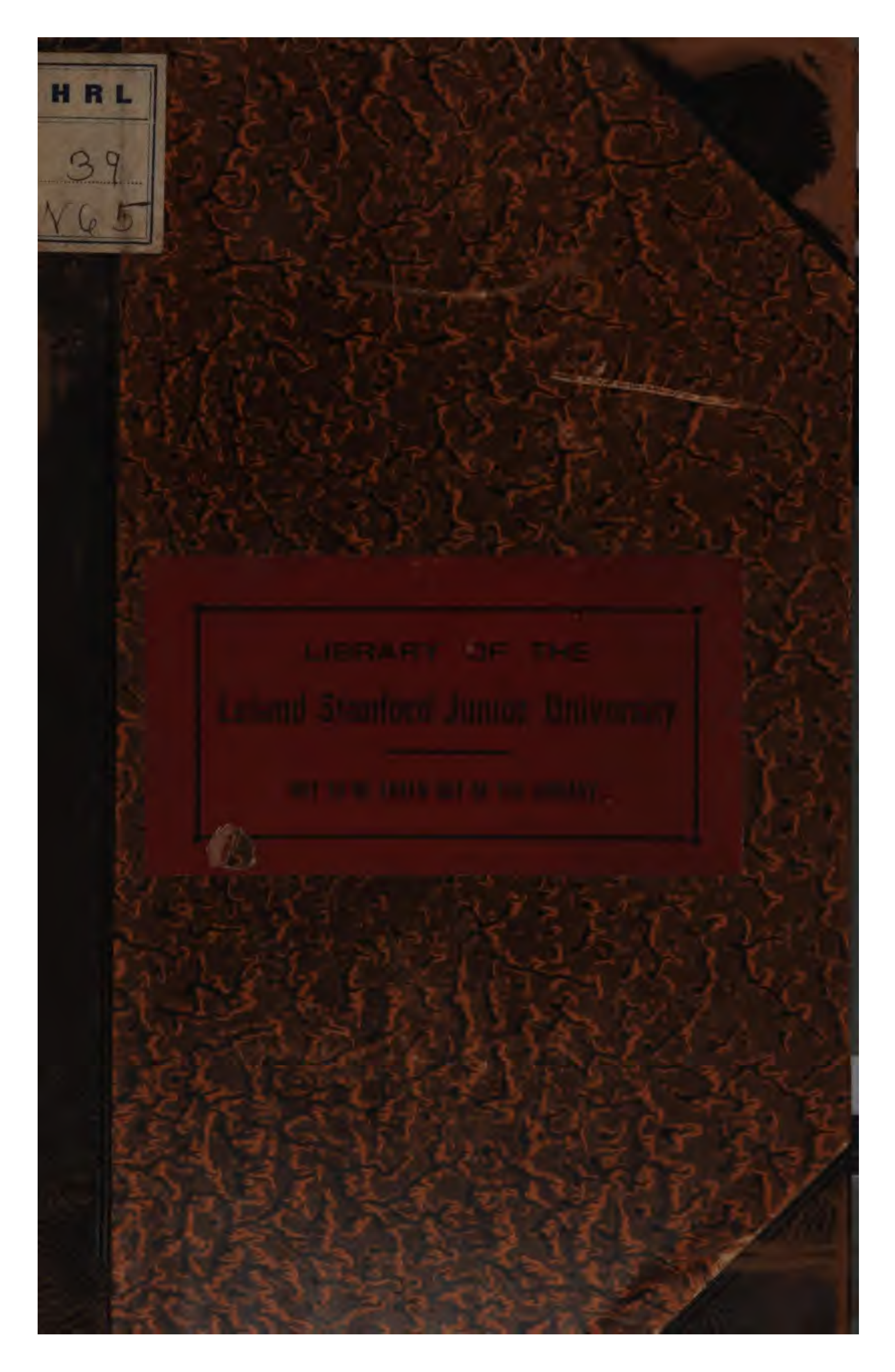





HRL
39
N65
LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University

ERSTER VERSUCH EINER LÖSUNG

DER

EISENBAHN-TARIFFRAGE

IN

RUSSLAND.

NACH DEN

Verhandlungen und Beschlüssen

der unter dem Vorsitz des

Staatssecretärs von Hübbenet

am 3. Juni 1883

Allerhöchst eingesetzten Tarifcommission,

mit Ergänzungen und Erläuterungen

von



Дозволено цензурою. С.-Петербургъ. 11 Іюля 1885 года.
Buchdruckerei von A. Caspary, Liteiny-Prospect 52.

Mit collegialer Ehrerbietung,

DER

ST. PETERSBURGER KAUFMANNSCHAFT

UND

INDUSTRIE

achtungsvoll gewidmet.

INHALTS-VERZEICHNISS.

Im Mai vorigen Jahres wurden Herr v. Lobstein und ich von einer Gruppe St. Petersburger Handelsfirmen ersucht und bevollmächtigt, die Interessen derselben beim Conseil der Verwaltung der Grande Société in die Hand zu nehmen, eventuell auch bei den Regierungsbehörden in Bezug auf das gegen den St. Petersburger Handel gerichtete Tarifwesen der Eisenbahnen vorstellig zu werden.

Herr v. Lobstein und ich sahen uns daraufhin genöthigt, sowohl principiell als auch mit Bezug auf einen speziellen Handelsartikel — welcher durch einen ungewöhnlich billigen Tarif der Moskau-Brester Eisenbahn dem Petersburger Grosshandel und der Nicolaibahn fast gänzlich entzogen war, und eine vollständige Monopolrichtung bekommen hatte — im Namen mehrerer Collegen beim Ministerium der Wegebaucommunicationen gegen die systematische Ablenkung des Petersburger Geschäfts durch ein vollständig irrationelles Eisenbahntarifwesen Schutz zu suchen. Das Bautenministerium wurde in Abwesenheit des Herrn Ministers, damals von seinem Adjuncten, dem Herrn Staatssecretair v. Hübbenet, verwaltet.

Im September vorigen Jahres erfolgte die Ausgabe einer kleinen Arbeit des Verfassers, in welcher an einer langen Reihe von Beispielen die Schädigung des St. Petersburger Handels und der Industrie durch das herrschende Tarifwesen beleuchtet, und in mehreren Artikeln das System der Systemlosigkeiten des Tarifwesens, die Widersprüche desselben mit den finanziellen und öconomischen Interessen des Reichs, klargestellt wurden.

Von Sr. Excellenz, dem Herrn Staatssecretair v. Hübbenet, dem ich wie manchen anderen hohen Würdenträgern die bez. Broschüre zuzusenden mir erlaubt hatte, erhielt ich in Antwort auf diese meine Zusendung die zwei ersten Bände der Materialien seiner Tarifcommission und fand bei Durchsicht dieser Materialien zu meiner Genugthuung auch die vorerwähnte von Herrn v. Lobstein und mir erstattete Eingabe abgedruckt, und zwar mit der Resolution des Verwesers des Bautenministeriums, Staatssecretairs von Hübbenet:

«Unbedingt hierauf besondere Aufmerksamkeit zu richten. Eine Copie dieses Gesuchs der Tarifcommission zu übergeben, ohne die Erledigung dieses Specialgegenstandes im Eisenbahndepartement aufzuhalten.

Wie aus den Materialien weiter hervorging, war die Copie unserer Eingabe bereits am 29. Mai v. J. in den Händen der Tarif-Subcommission. Vom Eisenbahndepartement blieben wir, Herr von Lobstein und ich, jedoch ohne Nachricht, und wir erfuhren noch weiter, dass ungeachtet unserer Vorstellung, der Tarif auf der Strecke Sosnowize—Moskau in seiner monopolisirenden Wirkung, mit dem 1. October 1884 sogar noch eine neue Verstärkung erfahren hatte. Dies war augenscheinlich einerseits nur durch die besondere Form der Tarifänderung, welche die Aufmerksamkeit abzulenken geeignet war, und andrerseits durch den Umstand erklärlich, dass dem Eisenbahndepartement damals keine administrative Dispositionsbefugnisse in das Tarifwesen der Privatbahnen zustanden.

Eine desbezügliche neue schriftliche Vorstellung, diesmal an Staatssecretair von Hübbenet als Vorsitzenden der Tarifcommission, gab mir Gelegenheit, des Näheren mich mit Sr. Excellenz über den systematischen Rückgang des Petersburger Handels und über die Schädigung der russischen Interessen überhaupt, öfters zu unterhalten; worauf bei Zusammentritt der Tarifcommission mir die Ehre zu Theil wurde, neben den bereits 1883 von der Börsenkaufmannschaft delegirten Vertretern, ministeriellerseits zum Mitglied der Tarifcommission ernannt zu werden.

Wieweit ich bei den Arbeiten der Tarifcommission Nutzen gebracht habe, unterliegt nicht meiner Erörterung; doch habe ich aus dem practischen Geschäftsleben heraus seit längerer Zeit die Tariffrage studirt, und mit regem Interesse an den Arbeiten der Commission theilgenommen; infolge der erwähnten ministeriellen Ernennung zum selbstständigen Mitgliede der Commission stand es mir jedenfalls nicht zu, Spezialinteressen der Petersburger Kaufmannschaft, die ja ihre eigenen Repräsentanten hatte, zu vertreten; ich habe es deshalb sogar vermieden, denjenigen Handelsartikel, welcher Gegenstand des Eingangs erwähnten ursprünglichen Gesuches gewesen war, in der Tarifcommission zu erörtern (die bez. Petersburger Interessenten haben Gelegenheit gehabt, diesen Gegenstand mit der Grossen Eisenbahngesellschaft selbst anderweitig zu ordnen); ich musste es für meine Pflicht ansehen, nach Kräften den «allgemeinen Interessen» zu dienen.

Wenn nichts destoweniger neben den speziellen Vertretern der Petersburger Kaufmannschaft vielleicht auch ich den Petersburger Platzinteressen in den bescheidenen mir zuständigen Grenzen nützlich habe sein können, so ist dies dem Umstande zu danken, dass die Petersburger Interessen mit dem Rechtsbewusstsein der Commission und den staatlichen Interessen harmonirten; der Grosshandel von Petersburg hatte ja schon Nichts mehr zu verlieren; und ein Grosskapital nach dem andern war im Begriff, sich von diesem durch seine natürliche Lage zu dem ersten Handels- und Stapelplatze Russlands geschaffenen, aber durch eine ausserordentliche Tarifbenachtheiligung successive ruinirten Geschäftsplatze zurückzuziehen. Es liegt ja keineswegs im Interesse des Staates eine kräftige und solide Kaufmannschaft und Industrie, eine der besten Stützen und productivsten Factoren in unserem ganzen Wirthschaftsleben, untergraben zu sehen.

Der vorliegende Abschnitt der Tariffrage — der Anfang zu einer Schaffung eines gerechten Tarifsystems an der Hand des Tarifs

der *Nicolaibahn* — berührt in hervorragender Weise den St. Petersburger Platz, denn die Nicolaibahn ist nächst dem Wolga-System ja der einzige und hauptsächlichste Verkehrsfactor für das St. Petersburger Waarengeschäft, von dem (wie Seite 75 in einem der bez. Commissions-Protokolle zu finden) ein Mitglied der Commission und Beamter der Grossen Eisenbahn in bezeichnender Weise erklärte «dass die St. Petersburger Transporte die Nicolaibahn nicht umgehen könnten, da ihnen keine andere Wahl bliebe», d. h. mit anderen Worten, dass Petersburg der Nicolaibahn auf Gnade oder Ungnade überantwortet sei und desshalb von der Nicolaibahn nach willkührlichem Belieben geschröpft werden dürfe.

Was nun demgegenüber die kaufmännischen und industriellen Repräsentanten in der Commission anbelangt, so sind dieselben mit ebenso warmer Ueberzeugung als Einmüthigkeit für die staatlichen Interessen einer regierungsseitigen Beeinflussung des Tarifwesens eingetreten, und haben jedenfalls ein schätzenswerthes Element der Verhandlungen gebildet. Den besten Beweis darf man dafür wohl aus derjenigen in einem Protocoll enthaltenen Bemerkung herleiten (Seite 82 des gegenwärtigen kleinen Werkes), wo es heisst:

> *Alle diese Erklärungen (nämlich der industriellen und commerziellen Vertreter), welche bei der weiteren Bearbeitung der Eisenbahntariffrage zur Richtschnur dienen können, hält die Commission als für im höchsten Grade wichtig, weil nicht selten Industrie und Handel beschuldigt werden. blindlings Tariferniedrigungen anzustreben, um ihre Waaren auf Kosten entweder der Eisenbahnen oder des Staatsfiscus transportirt zu sehen.*

Wenn weiter zu Bevollmächtigten in den Redactionsausschuss der Commission (Seite 31 dieses kleinen Werkes) d r e i kaufmännische Mitglieder gewählt wurden, so liegt auch hierin wohl eine Anerkennung für die correcte Mitarbeit der industriellen und commer-

ziellen Vertretung, der man sonst nicht ungerne geneigt ist, lediglich Sonderinteressen an die Schösse zu hängen.

Wenn ich daher in den folgenden Zeilen unternommen habe, einen gewissen Ueberblick über die Tariffrage, wie auch über die Resultate der Tarifcommission im Besonderen zusammen zu stellen, so glaubte ich, diese kleine Arbeit demjenigen Stande widmen zu sollen, welchem ich selbst meinem Berufe gemäss angehöre und angesichts derjenigen Mitwirkung, welche diesem Berufsstande bei den Arbeiten der Commission zu nehmen gestattet ist.

Ich glaubte aber auch die Eingangs erwähnte Episode diesen meinen einleitenden Worten hinzufügen, und mit besonderer Ehrerbietung des Herrn *Staatssecretairs von Hübbenet* als desjenigen Staatsmannes gedenken zu müssen, welcher in gerechter Würdigung der commerziellen und industriellen Elemente im Reiche nicht nur den commerziellen und industriellen Interessen mit einem hohen Grade von Wohlwollen und Gerechtigkeit begegnete, sondern sie auch im staatlichen Interesse einer höchst wichtigen Frage nutzbar zu machen verstand.

St. Petersburg,
im Juli 1885.

Fr. Hoch.

I.

Die Entstehung der Tarifcommission.

Bereits im Jahre 1881 sah sich das Ministerium der Wegebau-Communicationen veranlasst, bei dem Minister-Comité den Antrag zu stellen, dem Bautenministerium als der nächstunmittelbar dem Eisenbahnwesen vorgesetzten Administrativbehörde bestimmte Rechte bezüglich einer Regelung und Beeinflussung des Eisenbahntarifwesens einzuräumen. Der damalige Antrag des Bautenministeriums wurde beantwortet mit dem Hinweis auf die s. Z. mit einer Enquête des gesammten russischen Eisenbahnwesens beschäftigte Commission unter Vorsitz des (im Jahre 1884 verstorbenen) Grafen Baranow, und das Minister-Comité beschloss, den Abschluss der Arbeiten dieser Commission — die ja auch das Tarifwesen umfassen sollte — abzuwarten.

Die Materialien und Propositionen der Graf Baranow'schen Commission wurden im Jahre 1882 beendigt; und als bei Durchsicht der Materialien sich erwies, dass die Tariffrage der russischen Eisenbahnen — deren Regulirung sich im Laufe der Zeit zu einer immer dringenderen Nothwendigkeit gestaltete — in dem Baranow'schen Eisenbahngesetz ohne Project und Entscheidung geblieben war, erbat der Bautenminister, Admiral v. Possiet im Juni 1883 die *Allerhöchste* Genehmigung zur Einsetzung einer besonderen Commission «zwecks Projectirung allgemeiner Regeln für die Re-

gierungs-Aufsicht über die Tarife der Eisenbahnen». Der *Allerhöchste* Befehl verordnete die Einsetzung einer solchen Commission unter Vorsitz des damaligen Adjuncten des Bautenministers, Staatssecretairs v. Hübbenet, und übertrug der Commission ausser der vorerwähnten Aufgabe noch eine zweite: «die Durchsicht des Nicolaibahn-Tarifs».

Finanzminister v. Bunge in einer bezüglichen Auseinandersetzung mit dem Bautenministerium, hielt es für wünschenswerth, dass die Tarifcommission bei Erledigung ihrer Aufgabe zuerst sich dem zweiten Theil ihres Programms, der «Durchsicht des Nicolaibahntarifs» zuwende und alsdann erst die «allgemeine Tariffrage» in Angriff nehmen möge.

So trat im October 1883 die Tarifcommission zu einer Plenarsitzung zusammen; die Discussion jener ersten Sitzung erging sich indessen in so ausserordentlich vielseitigen und verschiedenen Tariffragen allgemeinen und speciellen Charakters, so dass die Commission es für nothwendig erachtete, eine besondere Subcommission zwecks vorgängiger Sammlung und Durcharbeitung der verschiedenen inzwischen eingegangenen Materialien betr. des Tarifs der Nicolaibahn einzusetzen.

Die betr. Subcommission, welche unter Anleitung des Präsidenten der Commission und in einem Bestande von acht Mitgliedern der Commission die bereits vorhandenen Materialien noch weiter vervollständigte, beendigte ihre Arbeiten gegen Schluss des Jahres 1884; und es konnte somit der Wiederzusammentritt der seit dem Vorjahre vertagten Commission erfolgen.

Da schien indessen ein ernstes Hinderniss zu entstehen. — Gegen Schluss des Jahres 1884 bat Staatssecretair v. Hübbenet aus wohlbekannt triftigen Gründen um die Entlassung von seinem Posten als Adjunct des Bautenministers, (einem Posten, den der Genannte während 5 Jahre bekleidet hat, im Verlauf welcher Zeit er bekanntlich zu den verschiedensten Perioden die Functionen eines

Verwesers des Ministeriums versehen, mehrere bedeutende das allgemeine Wohl betreffende Fragen gelöst hat und das Ministerium bei vielen wichtigen Anlässen in den höchsten Reichsinstitutionen hat repräsentiren müssen).

Es entstand in den nahestehenden Kreisen die trübe Befürchtung, dass mit diesem Rücktritt des genannten Staatsmannes auch die dringende Frage einer Lösung der Tariffrage in weitere Ferne gerückt würde, falls Staatssecretair v. Hübbenet, dessen organisatorische und reorganisatorische Thätigkeit sich bereits bei so vielen wichtigen öconomischen Fragen ausgezeichnet hatte, und dessen besondere Energie und spezielle Kenntniss der einschlägigen Verhältnisse fast unzertrennlich mit der in Fluss gekommenen Tariffrage verbunden war, sich nicht zu einer Fortführung des Präsidiums der Tarifcommission veranlasst sehen könnte.

Es ist ein offenes Geheimniss, dass bis zu jener Zeit ein so allgemeines Bedürfniss nach einer radicalen und prinzipiellen Lösung der Eisenbahntariffrage sich Bahn gebrochen hatte, gleichzeitig auch die *Allerhöchste* Wahl des Staatssecretairs v. Hübbenet zum Präsidenten der Tarifcommission ein so bedeutendes Vertrauen der öffentlichen Meinung in eine erfolgreiche Lösung dieser wichtigen Tagesfrage wachgerufen hatte; und dass desshalb von den verschiedensten Seiten der bereits wiederholt genannte Staatsmann mit den dringendsten Anfragen bestürmt wurde, ob er auch das Präsidium der Tarifcommission niederzulegen gedenke; dabei wurden auch unverhehlte Hinweise nicht gespart, dass eine solche Niederlegung nicht stattfinden dürfe.

Die betheiligten Kreise wurden darauf denn auch Anfangs 1885 durch die Mittheilung erfreut, dass Staatssecretair v. Hübbenet den Vorsitz der Tarifcommission beizubehalten sich entschlossen hatte. Der von Neuem in solcher Eigenschaft *Allerhöchst* bestätigte Präsident berief zum 12. Febr. 1885 den Zusammentritt seiner Commission in ihrem Plenarbestande.

Wie bereits vorhin bemerkt, hatte der Finanzminister den Wunsch ausgesprochen, dass zuerst der «Nicolaibahntarif», und alsdann erst die «allgemeine Tariffrage» von der Commission erledigt würde. Dieser Wunsch hatte seine Berechtigung in dem Umstande, dass die Nicolaibahn im Verlaufe der ganzen fast zwanzigjährigen Periode — während welcher sie sich in Privatexploitation der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft befand — den zur Einführung nach zwei Jahren, vom Tage ihrer Uebergabe an letztere Gesellschaft an gerechnet, ihr zur Bedingung gemachten Tarif thatsächlich bisher nicht eingeführt hat. — Angesichts des Umstandes, dass die commerziellen und industriellen Verhältnisse des Reichs seit 1867 sich bedeutend verändert, und unter dem Eindrucke der fortwährend überhand nehmenden Klagen der commerziellen und industriellen Kreise, erheischte gerade die besondere Lage der Nicolaibahn, und ihr besonderes Verhältniss zu dem Staat und der Grande Société eine Regelung der Tarifverhältnisse dringender und rascher wie dies bei anderen Eisenbahnen der Fall.

Indem nun die Commission im Einklang mit dem Wunsche des Finanzministers sich der Aufgabe einer vorgängigen Regelung des Nicolaibahntarifs unterzog, d. h. indem sie die Regelung eines Spezialtarifs einer einzelnen Eisenbahn vornahm, bevor sie die allgemeine Tariffrage und die Unterordnung sämmtlicher Eisenbahnen unter bestimmte Regeln und Prinzipien durchgearbeitet hatte; befand sich die Commission in einer nach manchen Richtungen hin schwierigen Lage. Es war nämlich unausbleiblich, dass bei Durchsicht des Nicolaibahntarifs bereits einige sehr wichtige «allgemeine» Tarifgrundsätze und prinzipielle Tariffragen an die Oberfläche treten mussten, mit deren Entscheidung der spezielle Tarif dieser einen Eisenbahn sich in engstem Zusammenhang und Wechselwirkung befand.

Auf der anderen Seite bot aber gerade der Spezialtarif der Nicolaibahn bei dem ausschlaggebenden Charakter dieser «Haupt-

arterie des gesammten russischen Bahnnetzes» ein ausserordentlich günstiges Material für die Klärung und Entscheidung einiger allgemeiner Tarifgrundsätze; und einige sehr wesentliche Tarifprinzipien, welche als Gegenstand einer allgemeinen Tariffrage möglicherweise für ausserordentlich complicirt und vielseitig angesehen worden wären, lösten sich an der Hand eines bestimmten Materials, desjenigen der Nicolaibahn, schliesslich so einfach und klar auf, dass damit schon für die bevorstehende Aufgabe der allgemeinen Tariffrage ein bedeutendes Terrain gewonnen worden ist.

Dadurch gewinnt aber auch das Resultat der Arbeiten der Commission in Betreff der Nicolaibahn ganz bedeutend an allgemeinem Interesse.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Entscheidung der Tarifcommission mit Bezug auf die Nicolaibahn nicht ohne Einfluss auf diejenige Stellung bleiben wird, welche die übrigen russischen Eisenbahnen überhaupt der staatlichen Regelung des Tarifwesens gegenüber einnehmen werden. Die Tarifcommission, aus den heterogensten Elementen zusammengesetzt, unter deren Mitgliedern auf der einen Seite die Vertreter der Grossen Eisenbahngesellschaft, auf der anderen die Vertreter des Fiscus, auf der dritten Seite die Vertreter der Kaufmannschaft und der Industrie, auf der vierten Seite die Vertreter anderweitiger Eisenbahnen häufig einen harten Interessenstreit miteinander auskämpften, sind mit einigen sehr unbedeutenden Ausnahmen zu einem vollständigen Einverständniss gelangt.

Wenn dieses Resultat erreicht worden ist, wenn dasselbe unter besonders schwierigen Verhältnissen erreicht worden ist in einer Sessionsperiode von 4½ Monaten, und nachdem im Verlauf von 20 Jahren die Grosse Russische Eisenbahngesellschaft sich auf den Standpunct des «Non volumus» und «Non possumus» gestellt hatte, so spricht dieses Resultat wohl so sehr für sich selbst, als dass ein näherer Einblick in dies Resultat nicht in weiteren Kreisen erwünscht erscheinen wird.

Wenn ein solches Resultat zunächst für die Nicolaibahn erreicht worden ist, unter Wahrung der Interessen des Fiscus; wenn Handel, Industrie und Landwirthschaft Russlands auf die Verhandlungen der Commission mit hoher Befriedigung und Anerkennung werden zurückblicken können und müssen; wenn die Eisenbahnen selbst werden bekennen müssen, dass ihren Interessen nicht Abbruch, sondern Förderung seitens der Commission zu Theil wurde — was dem ganzen Prinzip der staatlichen Regelung des Tarifwesens und den weiter bevorstehenden Arbeiten der Tarifcommission nur von Vortheil sein kann — so ist dies ein ausserordentliches Verdienst desjenigen Staatsmannes, welcher mit einer beispiellosen Energie, Unpartheiligkeit und Scharfsichtigkeit diese Sache geleitet, ihr vor 4 Jahren bereits den Impuls gegeben, und jetzt ihre Lösung auch selbst in die Hand genommen hat.

Eine jede Aufgabe, welche klar und glücklich gelöst ist, erscheint in ihrer klaren und glücklichen Lösung leicht um so einfacher. Wer aber wie der Verfasser, Gelegenheit gehabt hat, Zeuge zu sein von dem Umfang der bewältigten Arbeit unter dem Widerstreit der verschiedenen Interessen, vermag das Verdienst des Präsidenten der Commission, Staatssecretairs von Hübbenet, in seinem vollen Maasse zu würdigen, wie eben so jeder Spezialist im Tarifwesen. Die Tariffrage ist ja überhaupt noch in allen denjenigen Ländern, wo sie nicht wie in Deutschland, mit der autoritativen Macht des Staatsbahnbetriebes gehandhabt wird, als eine offene zu betrachten. Wenn sie in Russland in ein bestimmtes System gebracht wird — und hiezu wiederum sind die erzielten Resultate bei der Nicolaibahn ein bedeutsames Prognosticon, so ist dies nur dem Umstand zu danken, dass ein Mann von der hohen und vollkommen selbstständigen Stellung, wie der Präsident der Commission, sie mit einem so bedeutenden persönlichen Arbeitsaufwand und Sachverständniss in die Hand genommen hat. Die Durchführung einer so complicirten und heiklen Frage würde aber auch ihm wohl kaum möglich ge-

wesen sein, wenn er nicht seine schwere Stellung als Adjunct des Bautenministers aufgegeben hätte, und sich zeitweilig ausschliesslich dieser Spezialfrage, ohne Rücksicht auf einige wenig sympathische Traditionen des Bautenministeriums hätte widmen können. Dieser Rücktritt von der vorerwähnten Stellung, unter Verbleib in dem Amte eines Staats-Secretairs *Sr. Majestät des Kaisers* und Senators, mag wohl sogar auf den ganzen Gang der Commissions-Verhandlungen von sehr wohlthätigem Einfluss gewesen sein, da er das Element der Selbstständigkeit der Commission und des ungehinderten und zwanglosen Meinungsaustausches kräftigte, und somit viele Commissionsmitglieder zu einer erhöhten Energie und thätigen Theilnahme an den Arbeiten der Commission bewegte. Zugleich dürfen auch die Worte aus der Schlussrede des Präsidenten der Commission nicht vergessen werden, in welchen derselbe die seinerseitige volle Sympathie den frequenten Theilnehmern an den Commissionssitzungen aussprach, und ihnen seinen besondern Dank für die erreichten Resultate betonte.

Um so interessanter wird es sein, in die Tariffrage in Russland, und in die Verhandlungen und Beschlüsse der Commission Einblick zu gewinnen.

II.

Die staatliche Regelung des Tarifwesens überhaupt.

Die Eisenbahntariffrage an sich bildet ja keinen besonders oder ausschliesslich Russland eigenthümlichen Gegenstand, sondern sie hat ja bereits seit Jahrzehnten in allen anderen Ländern das Tagesinteresse in Anspruch genommen, und mehr oder weniger hat sich die Staatsgewalt das Recht oder die Macht zu einer Regulirung der Eisenbahntarife resp. zu einer Paralysirung der Willkühr des Privattarifwesens anzueignen versucht.

In England ist das Institut der «Railway Commissioners» — seit dem Jahre 1873 provisorisch eingesetzt und im Jahre 1883 mit bedeutend erweiterter Vollmacht zu einer permanenten Behörde umgewandelt — nur entstanden aus der tiefsten Erkenntnis von der Nothwendigkeit eines Schutzes gegen das wachsende Monopol der Privatbahnen und gegen die Willkühr derselben bei Festsetzung und Anwendung ihrer Tarife.

In Frankreich strebte bereits 1878 Freycinet die Verstaatlichung der Eisenbahnen, und einen weitumfassenden Ausbau des Eisenbahnnetzes auf Kosten des Staates (ca. 16,000 Werst Hauptbahnen) an — aus keinen anderen Ursachen, als um das Tarifwesen der Eisenbahnen dem directen Einfluss der Staatshoheit zu unterwerfen. Aus den finanziellen Gründen des späteren Eintrittes einer Börsenkrisis, und aus einer feindseligen Haltung des bei dem Privatbahn-

netze interessirten Privatcapitals hat der von Freycinet aufgestellte, und von den Kammern seinerzeit genehmigte Plan eine spätere Modification erfahren, durch welche indessen die Eisenbahnfrage keineswegs scheinbar in einem anderen Sinne gelöst, sondern nur einstweilen sistirt worden ist als eine finanzielle und Budget-Frage.

Die grossartige in unserem Nachbarstaate Deutschland inaugurirte Politik der Verstaatlichung der Eisenbahnen, bei welcher der preussische Staat mit eiserner Consequenz und rücksichtsloser Energie sich in den Besitz der wichtigsten Linien setzte, um vorerst einen Druck auf die übrigen Eisenbahnen auszuüben, und dieselben so allmählich der Verstaatlichung geneigt zu machen — ist in ihrer Grundidee nichts weiter als eine grossartige regierungsseitige Regulirung des Tarifwesens, welches ausschliesslich in den Dienst der allgemeinen deutschen Handels- und Industrie-Interessen gestellt ist.

Einige weitere Beispiele aus der Praxis der Vereinigten Staaten, der Schweiz etc., habe ich in einer vorjährigen Arbeit *) erbracht.

Welcher Art auch die Erscheinungen sind, denen wir im Laufe der letzten Vergangenheit in den übrigen Ländern begegnet sind — sei es die Einsetzung bestimmter Eisenbahntribunale, der Erlass administrativer Verfügungen oder gesetzgeberischer Acte, sei es eine mehr oder weniger nachdrückliche und erfolgreiche Durchführung des Staatsbetriebes der Eisenbahnen — überall finden wir die eine einzige Grundtendenz: das wachsende Bewusstsein von der Nothwendigkeit einer *staatlichen Regulirung des Eisenbahntarifwesens.* Das Eisenbahnwesen kann und darf nicht der Willkühr des in Privathänden sich befindenden Verkehrsmonopols preisgegeben sein; die fundamentalsten Stützen des Staatsverbandes: die commerziellen, industriellen und agriculturellen Erwerbs-Interessen dürfen sich nicht in blinder Abhängigkeit befinden von Leuten, deren Directive des Tarifwesens nicht die vollste Vereinigung der Gesammtinteressen repräsentirt.

*) Der St. Petersburger Seecanal und seine Exploitation. Ausg. II. Cap. IV. «Das Tarifprincip».

Wenn wir nun der Nothwendigkelt einer staatlichen Organisation des Tarifwesens in Russland uns zuwenden, so tritt zunächst ein ausserordentlich markanter Umstand ins Gewicht, welchen die übrigen Staaten entweder gar nicht oder nur in ausnahmsweisen Fällen und in sehr bescheidenem Umfange mit Russland gemein haben: nämlich die enge Verkettung des «Staatsfiscus» mit dem «Privat»-Eisenbahnsystem. — Die Staatsgewalt in Russland steht daher nicht nur vor der Aufgabe, das private Verkehrs- und Erwerbsleben vor der Willkühr und der Uebermacht der Privat-Eisenbahnwirthschaft zu schützen, sondern sie hat ein zweites und nicht minder wichtiges Interesse zu wahren: den Schutz des Reichsbudjets vor den in einer geradezu unheilverkündenden Weise wachsenden Anforderungen und Verschuldung der russischen Eisenbahnen.

Im Jahre 1882 betrug das bis dahin in dem russischen Eisenbahnnetze ursprünglich angelegte Capital 1296 Mill. Rubel Metall und 228 Mill. Rubel Creditvaluta oder mehr als 2000 Mill. Rubel Credit. Der Fiscus hatte in eigenem Besitz hiervon 730 Mill. Rubel Metall und 73 Mill. Rubel Credit an div. Actien und Obligationen, und hatte die Zinsen auf div. Actien und Obligationen des Eisenbahnnetzes garantirt mit jährlich 51 Mill. Rubel Metall und 14 Mill. Rubel Credit, oder ca. 90 Mill. Rubel Credit jährlich. — Ausser dieser bedeutenden Garantieleistung gibt der Staat den in Privatexploitation befindlichen Eisenbahnen noch jährlich alle möglichen Zuschüsse und Subventionen; ausser den Zinsgarantien deckt der Staat die etwaigen weiteren Exploitationsdeficits, gibt den Bahnen Zuschüsse für Remonte und Erneuerung von Geleise und Immobiliar, falls die Bahnen hierzu keine Mittel disponibel haben; der Staat versieht die Eisenbahnen aus Reichsmitteln mit Locomotiven und Wagons zur Erhaltung und Erhöhung ihrer Transportfähigkeit etc. etc. Mit einem Worte, der Staat befindet sich zu den Privatbahnen in einem ganz ausserordentlichen und ununterbrochenen Subventionssystem. Dank diesem System hatten sich die verschiedenen Eisen-

bahnen bis zum Jahre 1882 dem Fiscus verschuldet mit weiteren 721 Mill. Rubeln, wovon 517 Mill. Rubel auf Schulden für die seitens der Regierung den Actien und Obligationen der Privatbahnen gewährten Garantiezuzahlungen und 240 Mill. Rubel auf sonstige regierungsseitige Exploitationszuschüsse entfallen. Im Jahre 1882 bezifferte sich die Zunahme der Verschuldung der russischen Eisenbahnen an die Regierung gegen das voraufgegangene Jahr auf nicht mehr und nicht weniger als 91 Mill. Rubel.

Bei Vergegenwärtigung solcher Zahlen tritt uns sofort ein ausserordentlicher Mangel des Eisenbahnstatuts entgegen — den Eisenbahnen ist das Recht und der Anspruch verliehen, sich «ad infinitum» dem Staate verschulden zu dürfen; von einer Verpflichtung zur Zahlung der Schulden ist aber eigentlich keine Rede, denn der Rückzahlungsmodus ist völlig fictiv. Als natürliche Folge eines solchen Zustandes entsteht naturgemäss die Perspective, dass wenn keine Abhülfe geschieht, unsere Eisenbahnen bei Ablauf der Conzessionsdauer von dem ursprünglichen Anlagecapital nicht nur Nichts amortisirt haben, sondern dem Staate um das Doppelte, Dreifache, Vierfache etc. ihres ursprünglichen und zeitweiligen Werthes verschuldet sind.

Dank diesem System sind es eigentlich nicht die Eisenbahnen, welche im Sinne des Privatbetriebs exploitirt werden, sondern es ist der Fiscus — welcher von den Eisenbahnen in einem etwas modificirten Sinne des Wortes exploitirt wird.

Es bedarf keiner Erläuterung, dass daraus das unzweifelhafte Recht des Staates resultirt, directen Einfluss und Aufsicht auf das finanzielle Wirthschaftswesen des Eisenbahnnetzes auszuüben.

Ein erster Schritt, welcher nach dieser Richtung hin bereits geschehen, und welcher in den Resultaten der Arbeiten der sogen. «Eisenbahn-Deficitcommission» ausgesprochen liegt, erfordert nothwendig den zweiten Schritt. Die eben genannte Commission, welche

auf *Allerhöchsten* Befehl vor einiger Zeit eingesetzt und gleichfalls dem Vorsitz des Staatssecretair v. Hübbenet anvertraut worden war, hat die bisher vorhandenen Missstände derjenigen Bahnen, die sich mit einem chronischen Exploitationsdefizit vorzugsweise auszeichneten, und desshalb das Prädicat spezieller «Defizitbahnen» sich erworben hatten, eruirt und momentan beseitigt. Die bez. Commission sprach ihrerseits weiter die Meinung aus: «dass es nothwendig sei, zwecks Vermeidung der vollständigen Zahlungsunfähigkeit von Eisenbahnunternehmungen und ihrer zunehmenden Schuldenanhäufung dem Fiscus gegenüber, bestimmte Maassregeln auszuarbeiten. Beim Aufsuchen solcher Maassregeln hätten einige westeuropäische Staaten auf eine mehr active Einmischung der Regierung in die Verwaltung derjenigen Eisenbahnen, welche eine unbefriedigende Privatexploitation ergeben, hingewiesen. Im österreichischen Eisenbahngesetz vom 16. Dez. 1877 über die Rechtsverhältnisse des Staates zu garantirten Eisenbahnen, — und *die Commission hielt es für wünschenswerth, dass auch bei uns in Russland die Verhältnisse des Staates zu den Eisenbahnen auf diesen Standpunct gestellt werden* — hiesse es, dass die Regierung das Recht habe, in eigene Exploitation solche Eisenbahnen zu nehmen, welche im Laufe fünf aufeinanderfolgender Jahre jährliche Zuzahlung über die Hälfte der Garantie-Maximalsumme hinaus verlangt hätten». —

Wenn aber unter solchen Verhältnissen der Staat sich veranlasst sehen sollte, eine Zwangsexploitation oder Zwangsübernahme der bez. Eisenbahnen eintreten zu lassen so würde sich der Besitz der bez. Bahnen in den Händen des Staats — ganz abgesehen von den leider fortwährend von Neuem auftauchenden Klagen gegen den Regierungsbetrieb der russischen Staatsbahnen-Klagen die ich hier nicht auf ihre Unrichtigkeit oder Richtigkeit prüfen will — als ein Danaergeschenk erweisen, solange wie der Staat keine Mittel hat, den grossen Magistralbahnen, welche nicht minder auf Kosten des Staatssäckels wirthschaften, diejenige Macht zu beschränken,

vermöge welcher sie durch ein vollständig willkührliches Tarifsystem eigenmächtig über Existenz oder Nichtexistenz, Rentabilität oder Ruin einer Nachbarbahn verfügen.

Auch von diesem Standpuncte aus erscheint die Ausübung des bereits vorhin erwähnten Rechtes des Staates auf Beeinflussung und Beaufsichtigung des finanziellen Wirthschaftswesens der Eisenbahnen — des Tarifes — als unerlässlich weiterer Schritt zur Wahrung der fiscalischen Reichsinteressen.

Von einem anderen Gesichtspuncte aus, demjenigen der nationalöconomischen, commerziellen und industriellen Interessen des Reiches, zu deren Wahrung der Staat als der Repräsentant des grossen Ganzen berufen ist, erscheint die staatliche Beeinflussung und Beaufsichtigung des Eisenbahntarifwesens als nicht minder dringlich. Nach dieser Richtung hin verweise ich wegen etwa erwünschter näherer Daten auf meine frühere Arbeit *), wo ich die Schädigung der St. Petersburger Handelsstellung auf Grund der schreiendsten Missverhältnisse des Eisenbahn-Tarifwesens erläuterte und das Tarifprincip vom öconomischen Standpuncte entwickelte.

Wenn unsere Eisenbahnen es fertig gebracht haben, den «natürlichen Haupthandelsplatz» des russischen Reiches—Petersburg, denjenigen Handelsplatz, wo ein ererbtes commerzielles Grosscapital mit einer Conzentration des Creditwesens sich die Hand reicht — fast zu einem «Localhandelsplatz» herunterzudrücken; wenn unsere Eisenbahnen sich nicht gescheut haben, zum Nachtheil der russischen Industrie den ausländischen Industrieerzeugnissen ein vollständiges «System von Begünstigungen» zu gewähren — so können dieselben nur anerkennen, dass sie eine vollständig anti-nationalöconomische d. h. anti-staatliche Politik verfolgten, oder aber dass sie kein Verständniss für das nationale Wirthschafts- und Erwerbsleben besassen. — Von beiden Gesichtspuncten aus kann man unmöglich

*) Der St. Petersburger Seecanal. 1883. und
Der St. Petersburger Seecanal und seine Exploitation. 1884.

nicht zugeben, dass unsere Eisenbahnen das uneingeschränkte Selbstbestimmungsrecht ihrer Tarifpolitik eingebüsst haben.

Diese Bemerkungen dürfte man zur Milderung ihrer Schärfe wohl nicht ohne einige wenige von den unzähligen Beispielen lassen: Die Grosse russische Eisenbahngesellschaft führte Thee von Petersburg nach Moskau mit 40 Kop. auf 600 Werst; sie ist die ausschlaggebende Bahn beim Transport von Reval nach Moskau und führt von Reval nach Moskau Thee auf 900 Werst zum Satze von 25 Kop.; wovon auf den Antheil derselben Nicolaibahn 550 Werst 15½ Kop. entfallen. Derselbe Tarif von 25 Kop. existirt für die Strecke Königsberg—Moskau, woran die Grosse Eisenbahngesellschaft mit ihrer Warschauer Strecke ca. 800 Werst Wirballen-Petersburg und ihrer Nicolaistrecke ca. 600 Werst Petersburg-Moskau betheiligt ist; von den 25 Kop. Gesammttarif werden wohl ca. 5 Kop. auf den deutschen Bahnantheil Königsberg-Wirballen entfallen, und ca. 20 Kop. auf die Strecken der Grande Société (die genauen Repartitionsziffern sind mir nicht bekannt); diese letzteren 20 Kop. werden wiederum laut einer besonders scharfsinnigen Vertheilung des Antheils der beiden Strecken im Verhältniss von 140 zu 60 berechnet (nämlich $^1/_{60}$ für die Strecke Wirballen-Petersburg 800 Werst, $^1/_{100}$ für die Strecke Petersburg-Moskau 600 Werst); die Nicolaibahn bekommt also ungefahr für ihre 600 Werst ca. 6 Kop. Wir erhalten also folgenden Vergleich: die Nicolaibahn nimmt

auf 600 Werst von dem Petersburger Kaufmann 40 Kop.
auf 550 » von dem ausl. Versender über Reval 15½ Kop.
auf 600 » von dem Königsberger Kaufmann ca. 6 Kop.

Ein anderes Beispiel. Die Riga-Dünaburger, Dünaburg-Witebsk-Smolensker und Moskau-Brester (Moskau-Smolensk) Eisenbahnen nehmen von Riga nach Moskau für den Cement der Rigaschen Cementfabrik 21 Kop., für die Beförderung ausländischen Cementes nur 18 Kop. Die betr. Rigasche Fabrik, welche bereits

das millionste Fass Cement produzirt hat, bemühte sich seit Jahren vergeblich um eine Gleichstellung.

Wenn unsere Eisenbahntarifleute mir erklären könnten und wollten, dass sie sich um die nationalöconomischen Interessen des russischen Staatswesens nicht kümmern, sondern einzig und allein um die Interessen der Tasche ihrer Aktionäre, so glaube ich, dass solche Beispiele, unzählig in ihrer Art, nicht einmal die Richtigkeit eines solchen Tarifprinzips rechtfertigen, sondern dass hier Ursachen vorhanden sind, mit denen die Interessen der Actionäre wenig solidarisch erscheinen. Die obigen Beispiele sind aber wie gesagt keine Unica, sondern Beispiele aus der allgemeinen Regel.

Es ist daher augenscheinlich, dass selbst die Interessen der Eisenbahnactionäre die staatliche Aufsicht des Tarifwesens nicht nur nicht perhorresciren, sondern sogar wünschen müssen.

Wenn es demgegenüber nun keinem Zweifel unterliegt, dass zu einer staatlichen Regelung des Tarifwesens die Opportunität nicht nur im staatsfinanziellen und nationalöconomischen Interesse, sondern auch im Interesse der Eisenbahnen selbst vorhanden ist, so entsteht doch noch die Frage: ob die Lösung der allgemeinen Tariffrage in Russland bei ihrer Ausführung nicht am Ende ebensolchen Controversen gegenüber stehen wird, wie sie in Westeuropa häufig in die Wagschaale geworfen sind, und nur mit äusserster Energie haben applanirt werden können oder auch unausgeglichen geblieben sind. Ich glaube auch hier wiederum auf einen bedeutenden Gegensatz der Lage des russischen Eisenbahnwesens zu den Verhältnissen im westeuropäischen Eisenbahnwesen hinweisen zu müssen.

Die westeuropäischen Staaten sind in vielen Fällen sogenannte Transitländer, in welchen die im Verkehr vorkommenden Rohproducte und Halbfabrikate den Character eines Transitgutes haben; in welchen bestimmte Rohproducte nur eingeführt werden, um einen Veredelungsprocess durchzumachen, und um alsdann als veredelte

Rohproducte, Halbfabrikate oder Fabrikate wieder zum Export zu dienen. In jenen Ländern ist ausserdem ein ausserordentlich ausgebildetes Canal- und Eisenbahnsystem vorhanden, welches gewisse Concurrenzverhältnisse nicht nur im eigenen Lande, sondern auch mit den Nachbarländern wachruft. Die Eisenbahnpolitik eines Landes wie Belgien und Holland, Deutschland und Oesterreich, Frankreich und Italien zu einander, mit Bezug auf das verschiedene, jedoch mehreren unter ihnen gemeinsame Hinterland oder Transitgebiet können unter verschiedenen Gesichtspuncten ganz besondere Tarifverhältnisse erzeugen.

Das grosse russische Reich dagegen schon in seiner geographischen Lage, ferner aber in seiner wirthschaftlichen und zollpolitischen Sonderstellung bietet wesentliche Unterschiede zu Westeuropa. Alles, was in Russland importirt wird, sei es als Rohstoff, als Halbfabrikat oder Fabrikat, wird in der einen oder der anderen Form innerhalb Russlands Grenzen consumirt. Was Russland exportirt, sind seine eigenen Erzeugnisse. Das russische Eisenbahnnetz, das Flusssystem Russlands verfügt über ganz bestimmte natürliche Verkehrsgebiete.

Das gegenwärtige Concurrenzwesen der russischen Eisenbahnen ist, wie ich dies schon bei früherer Gelegenheit aussprach, daher ein völlig unnatürliches, von den Eisenbahnen selbst geschaffen, ein in sich selbst widerspruchsvolles; unnatürlich und widerspruchsvoll auch desswegen, weil man es ja nicht mit gleichen Anfangs- und Endpuncten des Concurrenzverkehrs zu thun hat.

Ein Unterschied in Entfernungen existirt schon überhaupt nahezu gar nicht mehr bei diesem Concurrenzwesen. Strecken von 1500 Werst stellen die gleichen und niedrigere Tarifsätze ein, wie solche auf Strecken von 600 Werst existiren — nicht aus öconomischen Nothwendigkeiten oder finanziellen Interessen, sondern um mit einander zu concurriren, und um in unnatürliche Verkehrsgebiete hinüberzugreifen; nicht um den Verkehr innerhalb des Landes

zu beleben, sondern um den Verkehr ungerecht und unnatürlich zu theilen.

Wer da glaubt, dass die sogenannte Concurrenz der Eisenbahnen zu einer Erhöhung des Verkehrs, zum Vortheil des Landes dient, begeht einen grossen Irrthum; die vorhin geschilderte Sonderstellung in Russlands Transportwesen erbringt hierfür den Beweis; die offiziellen Ausweise mit ihrer ausserordentlichen Zunahme des Verkehrs in Pudwerst-Transport-Einheiten sind nicht Ausdruck eines um so viel grösseren Quantums transportirter Güter, sondern der Ausdruck dessen, dass diese Güter anstatt rationell auf natürlichen kurzen Entfernungen, irrationell auf unnatürlichen langen Strecken geführt werden.

Wenn nun unter solchen Umständen aber Entfernungen bei der Concurrenz der russischen Eisenbahnen nicht im Geringsten in Rechnung gezogen werden, so wäre ja eine jede neue Eisenbahnconzession, eine jede neue Ausgabe für Canalbauten, Fluss- und Hafenregulirungen nur als eine «wirthschaftliche Verschwendung» anzusehen, denn das wirthschaftliche Prinzip dieser Bauten, nämlich die Erschliessung einer kürzeren Entfernung, billigerer Transportkosten auf Grund der kürzeren Entfernung wird ja nur zur Anerkennung gebracht, falls es sich um die Geldbewilligung für die neuen Bauten handelt; nachdem die Neubauten fertig sind, wird bei der Praxis der Exploitation das Prinzip der «kürzeren Strecke» ja einfach umgestossen; die Erschliessung einer kürzeren Strecke war also ein wirthschaftlicher Unsinn, der Fiscus schädigte mit neuen Opfern seine eigenen alten Interessen.

Wenn nicht das Prinzip einer rationellen Tarifgestaltung auf Grund der kürzeren Entfernung zwischen Petersburg u
zur Anerkennung kommen soll, so war der Bau des
Seecanals eine wirthschaftliche Verschwendung. W
gleiches Prinzip Anerkennung und Anwendung

braucht man ja neuerdings sich nicht für eine Bahnlinie Riga-Pskow zu interessiren; wir haben ja den Eisenbahnweg Riga-Dünaburg-Pskow etc. etc.

Es ist aus allen verschiedenen Gesichtspunkten daher mehr als unumstösslich, dass die staatliche Aufsicht, der staatliche Einfluss auf das Tarifwesen aller Eisenbahnen ohne Ausnahme, ein dringendes Gebot der Nothwendigkeit und eine brennende Tagesfrage in Russland ist.

Welcher Art aber muss dieser Einfluss sein, von welchen massgebenden Gesichtspuncten muss die Beaufsichtigung und Beeinflussung des Tarifwesens in Russland sich leiten lassen?

Mit dem «Prinzip» allein ist noch Nichts geschehen; für das Prinzip müssen «leitende Normen und Regeln» aufgestellt werden, welche im Einklang stehen zu den nationalöconomischen, den commerziellen und industriellen Interessen, zu den Interessenn des Staatsfiscus und den finanziellen Interessen der Eisenbahnen sowie dem ganzen Exploitationswesen derselben.

Solche Normen und Regeln aufzustellen, das vom Reichsrath bereits begutachtete allgemeine Eisenbahngesetz nach dieser Richtung zu vervollständigen, ist die Aufgabe der *Allerhöchst* unter Vorsitz des Staatssecretairs v. Hübbenet eingesetzten Tarifcommission.

Diesen kurzen Abschnitt glaubte Verfasser im Anschluss an seine früheren Arbeiten, vorausschicken zu müssen, ehe derselbe zu den Resolutionen und Beschlüssen der «Hübbenet'schen Tarifcommission» übergeht.

Die Aufgabe dieser Commission: *in den Wirrwarr des russischen Tarifwesens Ordnung zu bringen; an die Stelle der Systemlosigkeit Principien zu setzen*: *die bisherige Willkühr der Eisenbahn-*

Tarifpolitik durch Gerechtigkeit und gleiches Recht der verschiedenen Interesenten zu ersetzen; den wirthschaftlichen Reichthümern des Landes die Möglichkeit ihrer Entfaltung, den commerciellen und industriellen Kräften des Landes eine Garantie zu bieten vor dem in dem bisherigen Tarifwesen verborgen liegenden Missbrauch des Umsturzes aller natürlichen Verhältnisse — ist eine ebenso ernste als allgemein interessante.

Wie die Commission den ersten Theil ihrer Aufgaben — den Tarif der Nicolaibahn — gelöst hat, wird jeder der Leser selbst nach den folgenden Besprechungen beurtheilen.

III.

Die Materialien der Hübbenet'schen Tarifcommission.

Es erscheint nicht uninteressant, zunächst noch der Materialien der Commission zu gedenken bevor sich Verfasser den Arbeiten der Commission selbst zuwendet.

Bei Einsetzung der Commission im August 1883 waren den Mitgliedern die verschiedenen unten detaillirt angegebenen Schriftstücke zugänglich gemacht *).

---

*) Grundlagen des vom Ministerium unter Theilnahme der Petersburger und Moskauer Börsenkaufmannschaft im Jahre 1867 projectirten Tarifs der Nicolaibahn (Eisenb.-Dep. 22. April 1883).

Auszug aus den allgemeinen Bedingungen der Uebergabe der Nicolaibahn an eine Privatgesellschaft (§ 14 mit 5 Beilagen).

Eingabe des Conseils der Grossen Eisenbahn vom 21. Jan. 1883, die Ansichten des Conseils über den Waaren-Tarif der Nicolaibahn betr.

Tarifproject der Nicolaibahn, vorgestellt vom Conseil der Grande Société am 13. Mai 1883.

Antrag des Eisenbahndepartements vom 21. Mai 1883 über die Unterordnung der Eisenbahntarife unter eine Regierungsaufsicht.

Copie der Vorstellung des Bautenministeriums an das Ministercomité vom 15. September 1881, denselben Gegenstand betreffend.

Gutachten über die Concurrenz der Eisenbahnen unter einander und Mittel zu ihrer Aufhebung (Geheimrath v. Wischnegradsky.)

Gutachten über denselben Gegenstand (Präsident der Riga-Dünaburger Eisenbahn, Wirkl. Staatsrath v. Cube) etc.

Bereits im ersten Abschnitte bemerkte Verfasser, dass der Zusammentritt der Commission im October 1883 nur zu der Ueberzeugung von der ausserordentlichen Complicirtheit und Vielseitigkeit der Aufgabe der Commission führte, und dass es für nöthig erkannt wurde, zunächst eine Subcommission mit der Sammlung und Bearbeitung aller auf die Nicolaibahn bezüglichen offiziellen und privaten Documente zu beauftragen.

Drei stattliche gedruckte Folianten, im Laufe des Jahres 1884 auf Anleitung des Präsidenten der Commission von der Subcommission zusammengestellt, enthalten ein ausserordentlich vielseitiges und interessantes Material.

Der erste Band umfasst die verschiedensten Gutachten von Behörden, Corporationen, Gesellschaften und sonstigen Transportinteressenten zu dem ad 4 der umstehenden Schriftstücke genannten Tarifprojecte der Nicolaibahn. Es sind dies Gutachten vom Kriegsministerium, von einer Commission des Moskauer Generalgouverneurs; Gutachten der Petersburger, Twerschen, Nowgoroder Gouvernements-Semstwos und Kreis-Landschaftsvertretungen, vorgestellt durch die betr. Gouverneure; Gutachten der Gesellschaft zur Förderung russischen Handels und Gewerbes; Anträge der verschiedenen Getreide- und Mühlenindustriellen, des Congresses der südrussischen Kohlenindustriellen, Gutachten der Petersburger, Moskauer und Rybinsker Börsencomités, des Eisenbahncongresses, der verschiedensten Eisenbahngesellschaften, verschiedener Privatleute und sonstiger Corporationen etc. nebst den zugehörigen Antworten der Grande Société.

Der zweite Band enthält ein ausgezeichnet wichtiges und bedeutsames Material, und es ist unerlässlich, bei diesem Material etwas länger zu verweilen.

Man begegnet zunächst dem *Allerhöchsten* Ukase des hochseligen Kaisers Nikolai vom 1. Febr. 1842 zum Bau der St. Peters-

burg-Moskauer Eisenbahn (später Nikolaibahn benannt). Dieser Ukas enthält u. A. die bedeutungsvollen Worte des Monarchen: «Nachdem *Wir* jetzt nach der in *Unserer* persönlichen Gegenwart erfolgten Durchsicht und verschiedenseitigen Beprüfung dieser Eisenbahn-Angelegenheit es für gut befunden haben, *Unserem* Vaterlande eine Verbindung zu verleihen, deren Ausführung zwar mit bedeutenden Ausgaben verbunden ist, welche aber dem Reiche die verschiedenartigsten Vortheile verspricht, und beide Hauptstädte gleichsam zu einer einzigen vereinigt — befehlen *Wir*, die Eisenbahn von St. Petersburg nach Moskau zu bauen, und nach dem Beispiel anderer Mächte, sie aus Reichsmitteln auszuführen, um diese Eisenbahn-Verbindung, welche so hochwichtig ist für das gesammte Industrie- und Erwerbsleben des Reichs, beständig in den Händen der Regierung und für den allgemeinen Nutzen zu bewahren».

Man findet alsdann weiter die Vorstellung des Finanzministers vom 3. Febr. 1867 —, betr. die Veräusserung der Nicolaibahn an eine Privatgesellschaft zwecks Beschaffung der finanziellen Mittel zur Bildung eines Eisenbahnfonds, ferner die Gegenvorstellung des damaligen Bautenministers Gen.-Lieut. Melnikow, welcher im vollständigen Gegensatz zu der finanzministeriellen Vorstellung sich gegen die Abtretung der Nikolaibahn verwahrt.

Während der Finanzminister in der seinerseitigen Vorstellung sich lediglich auf den finanziellen Standpunkt stellte, sprach derselbe die Meinung aus: «es könne zu jener Zeit als Axiom angesehen werden, dass jede einer Privatcompagnie gehörige Eisenbahn in allen Beziehungen genau dasselbe Werkzeug in der Hand der Regierung repräsentire, wie eine Kronseisenbahn, und befürwortete die Veräusserung der Bahn an eine Privatcompagnie speziell unter Betonung der Nothwendigkeit niedrigerer Tarife für Handel und Industrie. —

Der Bautenminister seinerseits replicirte nach einer umfangreichen Motivirung wie folgt:

«Die Nicolaibahn bildet in den Händen der Regierung das gefügigste und mächtigste Werkzeug zum nutzbringenden Einfluss auf die Entwickelung des nationalen Handels und der nationalen Industrie, abgesehen von den glänzenden materiellen Vortheilen, welche ihre Exploitation in der nächsten Zukunft verspricht; und desshalb kann nur gewünscht werden, dass die Nicolaibahn Regierungsbahn verbleibt, um so mehr als die Ueberlassung dieser erfolgreich functionirenden und den sichersten Weg zur Hebung der in Russland entstandenen finanziellen Schwierigkeiten bildenden Eisenbahn an Ausländer das allergrösste Bedauern in Russland wachrufen, ja auch wohl kaum eine ungünstige Wirkung im Ausland nicht hervorrufen würde, da im Auslande sehr gut die wirkliche Bedeutung und Wichtigkeit der Nicolaibahn für den Staat bekannt sei, und man deren Veräusserung wohl nur als Symptom einer finanziellen Ohnmacht ansehen würde». «Nach allen solchen Erwägungen», sagte Gen.-Lieut. Melnikow, «halte er den Verkauf der Nicolaibahn für eine sehr unwünschenswerthe Maassregel, welcher Art auch die Bedingungen des Kaufpreises und die Zahlungsbedingungen seien; in der Hauptsache aber halte er ihn für verfrüht damals, wo die Eisenbahn noch lange nicht eine normale Lage im Verhältniss zu dem finanziellen Wachsen ihres Verkehrs während der letzten Jahre erlangt habe.»

Wenn aber, so fährt der Bautenminister später fort, eine Veräusserung dennoch für nothwendig und wünschenswerth angesehen würde, so sei es nothwendig, dass «man in die Verkaufsbedingungen auch alle diejenigen Tarifveränderungen aufnehme, welche das Ministerium damals plante, und ausserdem sich die Benutzung der Bahn unter den allergünstigsten Bedingungen für strategische und administrative Zwecke der Regierung sichere».

Beide Actenstücke sind ausserordentlich wichtig in Bezug auf das Verhältniss der Regierung zu der Grossen Eisenbahngesellschaft inbetreff der Nicolaibahn; denn wie wir später sehen werden, ist die bez. Uebergabe der Nicolaibahn an die Grosse Eisenbahngesell-

schaft bis zu diesem gegenwärtigen Augenblicke nicht in die Form eines endgültigen Vertrages gebracht worden.

Staatssekretair v. Hübbenet bezog sich auf den *Allerhöchsten* Ukas und auf die beiden genannten Ministerialvorlagen verschiedentlich, um nachzuweisen, dass sowohl bei dem Bau der Nicolaibahn, als auch zwanzig Jahre später bei der Frage der Veräusserung derselben, unentwegt selbst in den Ansichten zweier zu vollständig entgegengesetzten Schlüssen gelangter Minister die ganz ausserordentliche Nothwendigkeit des Einflusses der Regierung auf die Exploitation der Nicolaibahn, welche für das wirthschaftliche und erwerbliche Leben der Nation von so grosser Bedeutung ist, betont worden sei.

Staatssecretair v. Hübbenet sagte in der Sitzung vom 12. Febr. wörtlich: «Im Jahre 1867 hielt der Finanzminister Staatssecretair v. Reutern auf Grund besonderer finanzieller Erwägungen den Verkauf der Nicolaibahn für nothwendig; der Wegebauminister, Gen.-Lieut. Melnikow, war anderer Meinung. Ungeachtet indessen der entgegengesetzten Gesichtspunkte dieser beiden Repräsentanten der höchsten Staatsgewalt in Bezug auf die Veräusseruug der Nicolaibahn, war sowohl dieser wie jener Minister einig in der tiefen Ueberzeugung, dass — würde auch die Eisenbahn verkauft oder nur in Privatexploitation gegeben — die Aufrechterhaltung eines besonderen Regierungseinflusses auf dieselbe, unerlässliche Nothwendigkeit sei. So sagte nämlich der Finanzminister in seiner allerunterthänigsten Vorstellung unter Anderm: «Wenn auch die Nicolaibahn veräussert wird, so bleibt doch nicht nur für den Staat die nützliche Bedeutung derselben in politischer und strategischer Hinsicht erhalten, sondern auch in commerzieller und industrieller Beziehung wird die Bedeutung derselben sich beständig ausdehnen und kräftigen». An anderer Stelle sagt Finanzminister Staatssecretair v. Reutern, dass der Tarif der Nicolaibahn überhaupt «zu hoch» sei, dass für die Transportabilität unserer Rohproducte, «ein niedriger Tarif eine Frage erster Nothwendigkeit sei, vorzugsweise für unseren Getreidebau

und unsern Export». Diese Vortheile versprach sich der Finanzminister von der Veräusserung der Nicolaibahn, denn die bez. Uebergabe-Bedingungen verpflichten ausdrücklich zur möglichsten Erniedrigung des Tarifs. Auch das Ministercomité in seinem Circular an den Finanzminister bez. der *Allerhöchsten* Resolution zu dem Vorschlage des Finanzministers bez. der Uebergabe der Nicolaibahn an die Grosse Eisenbahngesellschaft enthalte die folgenden Worte: «Se. Majestät halten die Bedingungen der Uebergabe an die Grosse Eisenbahngesellschaft für mehr den *Gesichtspuncten der Staatswirthschaft* entsprechend ...... So spricht sich in allen diesen Documenten eine besondere Rücksichtsnahme der Regierung dahin aus, dass die Nicolaibahn in der Richtung ihrer Thätigkeit, sich von den Interessen der Staatswirthschaft leiten lassen solle». (Journ. № 1.)

In dem zweiten Bande der Materialien finden sich dann weiter die «allgemeinen Bedingungen der Uebergabe der Nicolaibahn an eine Privatgesellschaft».

Diese Bedingungen sind nie öffentlich bekannt geworden und nicht einmal das Kriegsministerium, also eines der nächstinteressirten Ressorts der höchsten Staatsverwaltung hatte seiner Zeit ein Exemplar dieser Bedingungen erhalten. Nach Bekanntwerden dieser in den Materialien der Tarifcommission abgedruckten Bedingungen warf das Kriegsministerium zwei neue sehr wichtige Fragen auf: «den Passagiertarif 3. Classe» und den «Militairtarif»; und bei Gelegenheit der bezüglichen Debatten über diese Gegenstände, erklärten die Vertreter des Kriegsministeriums ausdrücklich, dass ihrem bez. Ressort ein Exemplar dieser Bedingungen mit den darin den Militairtarif betreffenden Rechten *niemals* mitgetheilt worden sei.

Dies erklärt sich aus dem Umstande, dass — wie gleich aus der ersten Anmerkung zu den bez. «allgemeinen Bedingungen» hervorgeht, bei Mittheilung derselben an den Finanzminister, das Minicomité ausdrücklich hinzugefügt hat, «*dass auf diese Bedingungen nicht gesehen werden solle als auf einen endgültigen Vertrag, sondern*

lediglich als auf allgemeine Grundlagen, denen ein endgültiger Vertrag über die Abtretung der Eisenbahn nachzufolgen habe». —

Die Verhältnisse gestalteten sich darauf derart, dass im Laufe der folgenden 16 Jahre ein endgültiger Vertrag überhaupt nicht abgeschlossen worden ist. —

Man begegnet im zweiten Bande des Materials dann ferner den «finanziellen Bedingungen» der Uebergabe der Nicolaibahn an die Grosse Eisenbahngesellschaft. Diese finanziellen Bedingungen haben vor einiger Zeit unseren Zeitungen manchen Stoff geboten, denn bisher hatte sich die Grosse Eisenbahngesellschaft bei allen ihren officiellen und privaten Kundgebungen stets auf einen sogen. § 7 dieser Bedingungen gestützt, welcher lauten sollte: «Die den Actien und Obligationen der Grossen Eisenbahngesellschaft laut §§ 7 und 8 des Statuts von 1861 gewährte Garantie bleibt in voller Kraft, und wenn der Reingewinn nicht für die Befriedigung von Zinsen und Amortisation der neuen Obligationen ausreichen sollte, so vervollständigt die Regierung die fehlende Summe aus Kronsmitteln».

Ein solcher Paragraph indessen hat in Wirklichkeit *nie* existirt; das offizielle Exemplar dieser Bedingungen — nach Verifizirung seitens des Präsidenten der Commission mit dem Original im Ministercomité, und in den erwähnten Materialien der Commission abgedruckt — kennt nur 6 Paragraphen ohne irgend welche Hindeutung auf vorerwähnten § 7 und seinen Pseudo-Wortlaut.

Der bez. Paragraph ist zwar heute ohne Präjudiz, da die Nicolaibahn nahezu an der Grenze ihres 15-prozentigen Maximalerträgnisses angelangt ist; der blosse Umstand indessen, dass der Conseil früher stets auf denselben hingewiesen hat, ohne dass derselbe in Wirklichkeit existirte, bedarf wohl keines Commentars. —

Der zweite Band schliesst alsdann ab mit verschiedenen neuen Gutachten und Anträgen von Corporationen und Privaten bez. des Tarifprojects der Nicolaibahn, und mit einer chronologischen Recapitulation sämmtlicher eingelaufenen Gutachten nebst den erfolgten

Antworten der Grande Société, und einem Auszug aus den Ermittelungen und Resolutionen der Subcommission.

Der dritte Band der Materialen enthält nun zunächst eine Menge statistischer Nachweise bez. der finanziellen Exploitation der Nicolaibahn; ferner die bez. Details und Actenstücke zu dem Passagier- und Militairtarif; und weiter eine vergleichende Zusammenstellung der Tarife der Nicolaibahn, nämlich erstens den während der Regierungsverwaltung vom Jahre 1864 bestätigten Tarif; zweitens den vom Jahre 1867 laut § 14 der Uebergabebedingungen obligatorischen sogen. Jerakow'schen Tarif; drittens den bisher auf der Nicolaibahn effectif angewandten Tarif; viertens das am 13. Mai 1883 von dem Conseil der Grande Société neu vorgestellte Tarifproject; alsdann die verschiedenseitigen Anträge zu jeder einzelnen Tarifposition und fünftens die von der Subcommission proponirten Tarifsätze — ein umfangreiches Material von 129 Tarifgruppen mit 2314 einzelnen Gegenständen in den verschiedenen Tarifgruppen.

Die Commission hat in ihrem Plenarbestande zwar die von der Subcommission ausgearbeiteten Tarifsätze fast in ihrer ganzen Ausdehnung vollständig wieder umgeändert; desshalb aber nicht minder bot diese Zusammenstellung seitens der Subcommission eine ganz ausserordentliche Erleichterung und eine sehr schätzenswerthe Vorarbeit. Durch die Theilnahme der bis dahin bei den Arbeiten der Subcommission nicht betheiligten Elemente der Kaufmannschaft und der Industrie gelangte die Commission in ihrem Plenarbestande zu solchen Prinzipien, welche die Subcommission nicht in Berücksichtigung hatte nehmen können. Die Subcommission hatte für alle Transportgegenstände ohne Ausnahme einen Differenzialtarif mit bei grösseren Entfernungen fallender Scala eingestellt; die Commission erkannte für die Nicolaibahn indessen keine Nothwendigkeit eines Differenzialsystems, bemängelte dasselbe als ein die Klarheit und Einfachheit beeinträchtigendes System, lehnte dasselbe

desshalb als Prinzip ab, und hielt dasselbe nur für bestimmte Spezial-Artikel als Ausnahme wünschenswerth und anwendbar.

Die Subcommission war ferner nicht in der Lage gewesen, die Frage einer Anwendung des Dezimalsystems oder der gewöhnlichen Brüche endgültig zu entscheiden; das erste System war bereits 1867 den Uebergabebedingungen grundleglich gemacht, während das zweite noch gegenwärtig von den meisten Eisenbahnen praktisch angewandt wird. Der Vertreter der Grande Société erklärte in der Commission, dass er von seiner Seite keine Hindernisse zur Anwendung des Dezimalsystems sähe; dagegen sprachen sich die einzelnen Commissionsmitglieder für eine Bevorzugung der Dezimaltheilung gleich dem in Westeuropa angenommenen System aus, jedoch mit der Einschränkung, dass der Dezimaleinheitssatz des Tarifs nur aus einer, höchstens aus zwei Ziffern bestehen solle; — demgemäss mussten nun die Tarifsätze der Subcommission, welche die sehr complicirten Dezimalbrüche z. B. 0,0556 der gewöhnlichen Ziffer von $^1/_{18}$; 0,0833 = $^1/_{12}$; 0,0333 = $^1/_{30}$ gegenübergestellt hatte, abgerundet werden.

In der Hauptsache indessen trat ein anderes Moment in die Wagschaale. Die Subcommission hatte den Jerakow'schen Tarif von 1867 — nämlich den der Grande Société damals zur Verpflichtung gemachten Tarif — als Norm angenommen, und denselben in Gemässheit der eingelaufenen Gutachten und Anträge weiter ermässigt. Demgegenüber hatten die Vertreter der Grossen Eisenbahngesellschaft, welche ja den vorhin genannten 1867-er Tarif niemals eingeführt hat, sich in vielen Fällen auf den entgegengesetzten Standpunkt gestellt, und mit mehr oder weniger Nachdruck höhere Tarife verlangt; die Repräsentanten des Finanzministeriums stellten sich in vielen Fällen und im Princip auf den Standpunkt der fiscalischen Interessen an einer Aufrechterhaltung der Eisenbahn-Einnahmen. Die kaufmännischen Repräsentanten stellten sich dagegen sofort in den ersten Commissionssitzungen auf einen ganz anderen Standpunkt:

Die Vertreter vom Handel und Industrie erklärten es für einen vollständigen Irrthum, als ob Handel und Gewerbe verlange, die Eisenbahnen sollten quasi «umsonst» transportiren; im Gegentheil, wenn für einige Artikel, und zwar hauptsächlich Exportartikel, im Interesse der Weltconcurrenz zeitgemässe Tarifermässigungen beansprucht werden müssten und mit Recht beansprucht würden, so seien auf der anderen Seite eine Menge von Transportartikeln vorhanden, welche ohne irgend welche Schädigungen von Handel und Industrie wesentlich höhere Tarife vertragen könnten, als ihnen von der Subcommission und selbst von dem Jerakow'schen Tarif zuertheilt wären. Die Vertreter vom Handel und der Industrie wiesen an eclatanten Beispielen nach, dass — während die Nikolaibahn sich sträube, für Getreide den Tarif von $^1/_{50}$ Kop. anzunehmen, sie Dank dem vollständig absurden und irrationellem System der sogenannten «directen überseeischen und internationalen Tarife» sich nicht scheute, die werthvollsten Artikel der ausländischen Production, von Thee angefangen, und mit Baumwolle und metallurgischen Erzeugnissen aufgehört, zu Tarifen von $^1/_{60}$ bis $^1/_{85}$ Kop. in das Centrum der russischen Consumtion, Moskau, zu befördern, und dies mit dem einzigen Erfolg und dem einzigen Resultat, dass die gesammten natürlichen Verhältnisse des Handels und der Industrie umgekehrt und verdreht seien, und z. B. der natürliche Haupthandels- und Hafenplatz des Reiches — Petersburg — zu nicht mehr und nicht weniger als zu einem Localhandelsplatz herabgesunken sei. Die Vertreter vom Handel und der Industrie legten Verwahrung dagegen ein, dass Anträge einzelner Handels- und Gewerbetreibender auf Tariferniedrigungen, wo solche vorkämen, als Bedürfniss des Allgemeinwohls aufgefasst würden, sondern dass man es in solchen Fällen theils nur mit persönlichen Interessen, theils mit dem Gebot der Nothwehr gegen die Absurditäten der directen überseeischen und internationalen Tarife und sonstige Tarifungerechtigkeiten zu thun habe. Handel und Industrie betonten neben den Principien

«einer gewissen Beständigkeit und Stabilität» in der Hauptsache das Princip des «gleichen Rechtes für alle Transportinteressenten» und erklärten, dass unter der Voraussetzung der «Regulirung des in Russland anormalen Concurrenzwesens der Eisenbahnen» viele sehr wichtige und werthvolle Importartikel gerne höhere Eisenbahntarife tragen könnten.

Dem Vorsitzenden der Commission erschien diese Erklärung ausserordentlich wichtig, weil dieselbe, von sachverständiger und praktischer Seite aufgestellt, von sämmtlichen Repräsentanten des Handels- und des Industriestandes bekräftigt und bestätigt, einen überaus brauchbaren Compromissstandpunkt und eine ziemlich kräftige Handhabe schaffte, um den verschiedenen Gegensätzen zwischen Subcommission, Grande Société und Fiscus die definitive Entscheidung zu geben.

Verfasser macht diese Bemerkungen hier nur, um zu motiviren, unter welchen Umständen der ganze Tarif der 1884-er Subcommission einer neuen Durcharbeitung Seitens der Commission und mehrerer Ausschüsse derselben unterworfen wurde. Der Werth der Arbeit der Subcommission als vorbereitenden Materials bleibt ungeschmälert.

Nachdem solcherart diejenigen Materialien, welche der Commission für ihre Verhandlungen und Beschlüsse zugängig gemacht waren, beleuchtet worden sind, will Verfasser sich auch noch zu denjenigen Materialien wenden, die für die folgende Uebersicht der wichtigsten Gegenstände der endgültigen Resolutionen und Beschlüsse der Commission benutzt worden sind, nämlich zu den «*Protocollen*» über die Verhandlungen der Commission selbst. Dieselben bilden eine scharfsinnige Sammlung von Motiven, Meinungsäusserungen und sind ein besonderes Verdienst des Präsidenten der Commission, Staatssecretairs v. Hübbenet. Bei Zusammenstellung derselben auf Grund der stenographischen Aufzeichnungen der Debatten und Verhandlungen erhielt der strenge Charakter der Unpartheilichkeit wiederum ein

hübsches Colorit durch die auf Vorschlag des Vorsitzenden erfolgte commissionsseitige Wahl und Bevollmächtigung von Vertretern der verschiedenen Ressorts, welche in der Form eines sogenannten Redactionsausschusses die Journäle und Resolutionen begutachtet und mitunterzeichnet haben. Diesem sogen. Redactionsausschuss,*) für dessen Zusammensetzung aus den einzelnen Ressorts diejenigen Mitglieder bevorzugt sind, welche fast ununterbrochen an allen Sitzungen der Commission und ihrer Ausschüsse theilgenommen hatten, war in einer ganzen Reihe von desbezüglichen Redactionssitzungen Gelegenheit geboten, alle und jede wünschenswerth erscheinenden Bemerkungen und Zusätze zu machen, welche im Einklang zu den stattgehabten Verhandlungen und Debatten standen.

Der Verfasser dieser Zeilen als eines der bez. Ausschussmitglieder, glaubt nach dieser Richtung hin der umsichtigen, taktvollen und unpartheischen Leitung des verehrten Präsidenten nur diejenige bescheidene Anerkennung aussprechen zu dürfen, die aus den soeben niedergeschriebenen Zeilen von selbst sich ergibt. Und so können wir uns wohl jetzt den Verhandlungen und Beschlüssen der Commission speciell zuwenden.

---

*) *Zu dem Redactions-Ausschuss gehörten ausser dem Herrn Präsidenten, laut Wahl der Commission die Herren:*

w. Staatsrath v. Behr (Vice-Director des Depart. f. Hdl. und Manf.) als Vertreter des Finanzministeriums.

General-Major Golowin, als Vertreter des Kriegsministeriums.

w. Staatsrath Wengrjinowitsch *Staatsrath Nowopaschenny (Geschäftsführer der Commission)* *Collegienrath Borissoglebsky* *Titulärrath Jagubow*	*als Vertreter des Ministeriums der Wegecommunicationen.*

P. Komarow, Vice-Präsident der russ. Ges. z. Förderung von Handel und Industrie.
P. Timofejew, aus den Repräsentanten der Petersburger Börsenkaufmannschaft, und Fr. Hoch;

ferner

A. Welichow und E. Nikitin, als Vertreter der Grossen russischen Eisenbahn-Gesellschaft.

1.

Der Getreidetarif der Nicolaibahn.

Eine der Hauptursachen für Ueberweisung des Nicolaibahntarifs an die Hübbenet'sche Tarifcommission ist gerade in den beständigen Klagen über die Höhe des gegenwärtigen Getreidetarifs zu suchen. Nicht nur die anstossenden Bahnen, sondern auch die Getreidehändler, Mühlenindustriellen und Landschaftsvertretungen der von der Nicolaibahn durchschnittenen Gouvernements hatten über die Höhe und Ungerechtigkeiten des Tarifsystems der Nicolaibahn wiederholt Beschwerde geführt.

In gewissem Zusammenhang mit dem traditionellen System unserer Eisenbahnen, um jeden Preis Güter von einer Concurrenzstrecke herüberzuziehen, und insbesondere auch auf Grund der besonderen Verhältnisse zwischen den beiden Strecken der Grande Société, der Nicolaibahn und Nishny-Nowgoroder Strecke, hatte auch auf der Nicolaibahn ein Protectionssystem der langen Entfernungen Platz gegriffen, welches die Entwickelung der im Rayon der Nicolaibahn belegenen Gouvernements schwer beeinträchtigte. Weiten Entfernungen gegenüber, im sogenannten directen Verkehr mit anderen Eisenbahnen, wandte die Nicolaibahn Tarife zu bis $^1/_{65}$ Kop. an, während der Tarif im sogen. Localverkehr auf der Strecke der Nicolaibahn sich bis auf $^1/_{24}$ Kop. bezifferte.

Obligatorisch für die Nicolaibahn laut Uebergabebedingungen des Jerakow'schen Tarifs von 1867 war ein Maximaltarif von $^{1}/_{50}$ Kop. Die Majorität der Subcommission hatte nun diesen Tarif zur Grundlage gemacht für volle Wagenladungen, und bei Beförderung in nicht vollen Wagenladungen einen Differenzialtarif von $^{1}/_{45}$ bis $^{1}/_{50}$ proponirt. Die Grosse Eisenbahngesellschaft beantragte einen Differenzialtarif auf Basis von $/_{40}$ Kop.

Bei einem solchen Gegensatz der verschiedenen Anträge, bei Berücksichtigung des Umstandes, dass der Getreidetransport der Nicolaibahn 1883 die Ziffer von 81 Mill. Pud oder ca. 45% ihres Gesammttransports erreicht hatte; bei Berücksichtigung des Umstandes, dass die Nicolaibahn im Verlauf zweier Jahrzehnte ihre Verpflichtung diesem Haupttransportgegenstande gegenüber unerfüllt gelassen hatte, war natürlich ein ergiebiges Terrain für den Meinungsaustausch der verschiedenen Commissionsmitglieder geschaffen. Dieser Tarif bot so zu sagen die Feuerprobe für die Commission. Die Entscheidung dieser Frage war ausschlaggebend als Prognosticon für die Resultate der Commission überhaupt.

Es würde über diejenigen Grenzen, welche sich der Verfasser gestellt hat, hinausgehen, wenn derselbe alle diejenigen gegensätzlichen Argumente, welche von den verschiedenen Commissionsmitgliedern im Verlaufe dreier Sitzungen erbracht wurden, und welche in den Journälen der Commission niedergelegt sind, erschöpfen wollte; bei einer auszugsweisen Wiedergabe würde Verfasser eine Ungerechtigkeit gegen manche Commissionsmitglieder begehen müssen, welche mit Hinweis auf spezielle Momente nicht minder zur Unterstützung der grossen allgemeinen Gesichtspuncte beigetragen haben, wie die Stimmführer der verschiedenen Parteirichtungen.

Eine Ausnahme in dieser Hinsicht hält Verfasser sich berechtigt, machen zu dürfen, indem er der in schriftlicher Form eingereichten Daten des Herrn Collegienraths *Borissoglebsky* betr. die «Getreide-Tarife der directen Verkehre im Allgemeinen und der Nicolaibahn

im Besonderen» erwähnt. Der Werth dieser Daten — die betr. Darstellung ist in Anbetracht ihres eben so sehr allgemeinen, als die Nicolaibahn speciell betreffenden, Characters dem Protocoll der Commission angefügt worden — wird später bei den bevorstehenden Arbeiten der Commission, die «allgemeine Tariffrage» betreffend, ihre gebührende Berücksichtigung finden können. Die betr. Arbeit war bei dem speciellen Gegenstand des Nicolaibahntarifs von wesentlicher Bedeutung, in so fern, als die vollständig willkürliche Anwendung ganz beliebiger Getreidetarife, bei denen die Hauptschuld auf die Nicolaibahn fällt, sowohl wegen der Initiative der Nicolaibahn, als auch wegen des irrationellen Concurrenztreibens der Eisenbahnen überhaupt und der Nicolaibahn im speciellen, eine markante Illustration erhielt. So z. B. zeigt Borissoglebsky, dass die Fracht für einen Waggon Getreide (600 Pud) nach Petersburg beträgt:

von	Nischny-Nowgorod	1014	Werst	108	Rbl.	—	Kop.
»	Orel	969	»	158	»	06	»
»	Tula	791	»	114	»	31	»
»	Zarizyn	1609	»	186	»	75	»
»	Ssaratow und . .	1407	» }	189	»	25	»
»	Ssysran	1500	» }				
»	Woronesch . . .	1154	»	190	»	84	»

Zunächst gelangte die juridische Seite der ganzen Tariffrage wiederholt zur Anregung, und führte zu lebhaften Auseinandersetzungen. Weiter war die Durchführung der Discussion unmöglich, ohne dass — wenn auch eine jede vorläufige prinzipielle Entscheidung nach dieser Richtung hin ausgeschlossen bleiben musste — die irrationellen Erscheinungen in dem System der sogen. directen Verkehre verschiedentlich beleuchtet wurden. Die Debatte führte selbstverständlich zu Hinweisungen auf die verschiedensten Momente und Erfahrungen, welche am Petersburger Platz, bei den verschiedenen auf die Nicolaibahn ausmündenden Eisenbahnen erschienen

waren, ferner zu Klarstellungen, welche die landwirthschaftlichen und gewerblichen Interessen des Reichs und der von der Nicolaibahn durchschnittenen Gouvernements betrafen. Die Discussion erging sich in den verschiedensten statistischen Details, welche von der einen Seite erbracht und für einen bestimmten Standpunct interpretirt, von der andern Seite kritisirt und angefochten wurden.

Alle diese verschiedenen Momente der Debatte wiederzugeben, erscheint, wie bereits oben bemerkt, ausserhalb der Opportunität; Verfasser beschränkt sich daher darauf, die prinzipiellen Hauptgegensätze kurz zu skizziren.

Von der einen Partei, welche den Vertreter der Grossen Eisenbahngesellschaft und einige andere hervorragende Commissionsmitglieder zu ihren Repräsentanten zählte, wurde ein Maximaltarif von $^1/_{40}$ Kop. befürwortet. Es wurde darauf hingewiesen, dass nach den der Commission gegebenen Directiven der Tarif der Nicolaibahn in Einklang gebracht werden solle nicht nur zu den Uebergabebedingungen vom Jahre 1867, sondern auch zu den zeitweiligen Bedürfnissen des Handels und der Industrie, sowie der Exploitation der Eisenbahnen. Der 1867 Maximaltarif von $^1/_{50}$ könne gegenwärtig «auf Grund der seitherigen Erfahrungen» erhöht werden, um der Nicolaibahn die Möglichkeit zu gewähren, in gewissen concurrenzlosen Fällen einen höheren Tarif anzuwenden, und bei grossen Entfernungen an Stelle des höheren einen niedrigeren Tarif zu setzen. Der Maximaltarif für die Nicolaibahn müsse überhaupt in einer solchen Weise normirt werden, damit die Nicolaibahn eine gewisse Freiheit für ihre Tarifpolitik habe, und nicht unnütz ihre Einnahme vermindert sehe. Die Festsetzung eines Maximaltarifs von $^1/_{50}$ Kop. im Local-Verkehr präjudizire den Maximaltarif der direkten Verkehre; denn es könne der Fall eintreten, dass diejenigen Eisenbahnen, welche das Recht haben, Getreide bis zu $^1/_{24}$ zu führen, von diesem Rechte Gebrauch machen würden, wenn die Nicolaibahn an einen Maximaltarif von $^1/_{50}$ gebunden würde; und solcherart könne

die Tarifermässigung der Nicolaibahn möglicherweise nur zu einer Tariferhöhung der anderen mit der Nicolaibahn im directen Verkehr stehenden Eisenbahnen führen. Es bliebe unverständlich, wesshalb die Nicolaibahn mit ihren eigenen obligatorisch niedrigen Tarifsätzen den Interessen anderer Eisenbahnen nützen solle. Die Nicolaibahn sei Eigenthum des Staates; ihre Einnahmen seien bis zu einem gewissen Grade Einkünfte des Staates; die Einnahmen anderer Eisenbahnen, welche der Nicolaibahn Getreide zuführen, seien, wie z. B. bei der Rjäsan-Bahn, Einkünfte ihrer Actienbesitzer. Der Reichsschatz habe keinen Grund, von seinen Einkünften sich zum Besten anderer Bahnen loszusagen, und die Nicolaibahn in ein Abhängigkeitsverhältniss zu anderen Eisenbahnen zu setzen. Wenn die Commission wirklich einen Tarif von $^1/_{50}$ als Maximaltarif festsetze, so müsse an denselben die Bedingung geknüpft werden, dass in solchen Fällen, wo der durchschnittliche Tarif anderer mit ihr im Anschluss-Verkehr stehender Bahnen $^1/_{40}$ Kop. betrage, auch die Nicolaibahn das Recht haben müsse $^1/_{40}$ Kop. anzuwenden; selbstverständlich sei es natürlich, dass ein solches Recht nur unter ganz besonderen Verhältnissen angewandt werden dürfe. Diejenige Institution, die zur Aufsicht und zur Regulirung der directen Tarife berufen werden würde, habe es solcherart dann in der Hand, die Nicolaibahn zu einer Ermässigung ihrer Tarife zu zwingen, falls die Umstände es erforderten, und andererseits — auch die andern Eisenbahnen zur Ermässigung ihrer Tarifantheile zu nöthigen, falls diese ihre Einnahmen auf Kosten der Nicolaibahn zu erhöhen sich anschickten. Dadurch seien dann auch die Interessen des Handels gewahrt. Es sei daher ein effectiver Tarif im Localverkehr und ein Maximaltarif im sogen. directen Verkehr von $^1/_{40}$ Kop. völlig genügend; es stände nicht zu befürchten, dass die Nicolaibahn, die ja auch jetzt in vielen Fällen billigere Tarife anwende, die letzteren erhöhe; falls aber doch ein Maximaltarif im sog. directen Verkehr von $^1/_{50}$ Kop. angenommen werden sollte, so em-

pfehle es sich, die bedingungsweise Zulassung eines Maximalsatzes von $^{1}/_{40}$ hinzuzufügen.

Die andere Partei, zu welcher die Vertreter der Petersburger und Rybinsker Kaufmannschaft und die Vertreter der in die Nicolaibahn ausmündenden Eisenbahnen gehörten, wies u. A. auf Folgendes hin:

Es sei überaus bedeutungsvoll, dass bereits vor 17 Jahren zur Zeit der Uebergabe der Nicolaibahn an die Grosse Eisenbahngesellschaft, d. h. zu derjenigen Zeit, wo eine fühlbare Concurrenz Amerikas, Indiens, Australiens etc. nicht existirte, bereits der Getreide-Tarif von $^{1}/_{50}$ als Maximaltarif aufgestellt worden wäre. Bei dem eingehendsten Studium der gegenwärtigen Lage des Getreidehandels und der Getreideproduction könne man keineswegs Gründe entdecken, welche eine Abänderung des bereits vor 17 Jahren festgesetzten Maximalsatzes des Getreidetarifs der Nicolaibahn im Sinne einer Erhöhung rechtfertigten. Im Gegentheil die Bedürfnisse des Getreidehandels forderten nachdrücklich eine Ermässigung jenes Tarifs und die Regierung besitze volles Recht und genügende Motive, eine Tarifermässigung von der Nicolaibahn zu verlangen. Im sogen. directen Verkehr würde der Satz von $^{1}/_{40}$ Kop. practisch ja nur von der Nicolaibahn angewandt, wo dieser Bahn eine ausschlaggebende Bestimmung in der Festsetzung der Gesammttarife zufalle. Folglich würde die Annahme dieser Tarifnorm nichts im gegenwärtigen Zustande der Dinge ändern, während ja gerade dieser gegenwärtige Zustand allgemeine Klagen erzeugte. Es müsse daher der 1867er Tarif von $^{1}/_{50}$ als das geringste Maximum hingestellt werden. Die Annahme eines solchen Tarifs führe ausserdem zu keinen so gewaltigen Einnahmeveränderungen, wie man von gegnerischer Seite behauptete; die Nicolaibahn führe ja schon heute die bedeutendsten Quantitäten Getreide zu $^{1}/_{50}$ bis $^{1}/_{62}$ Kop.; sie wende den Satz von $^{1}/_{40}$ bis $^{1}/_{50}$ lediglich an, wo kein Concurrenzweg existire; und sie wende ihren Getreidetarif bis zu $^{1}/_{24}$ Kop. lediglich für den Transport von

und nach denjenigen Districten ihres eigenen Rayons an, deren wirthschaftliche Lage schon an und für sich keine Benachtheiligung, sondern eher eine Bevorzugung beanspruchen dürfte. Der beanspruchte Maximalsatz von $^1/_{60}$ Kop. emancipire lediglich die Getreideproduction und den Getreidehandel von den unnatürlichen Folgen der Eisenbahnwillkühr, die nach eigenem Ermessen bald einen Tarif von $^1/_{60}$, bald einen solchen von $^1/_{40}$ und theurer einstelle und einstellen könne. — Indem die Nicolaibahn nach eigenem Ermessen und Belieben hohe Tarife dictiren könne, erhalte sie auch die Möglichkeit, z. B. auf der Nicolaibahn diejenigen ausserordentlich niedrigen Vorzugstarife zu Gunsten der Nishni-Nowgorodschen Bahn anzuwenden, durch welche sie künstlich Getreide nach Nishny hinziehe, während unter anderen Verhältnissen diese Transporte andere natürlichere Wege einschlagen würden. — Ein vernünftiger Durchschnittstarif und eine grösstmögliche Beständigkeit und Zuverlässigkeit des Tarifs, gleiches Recht für alle Transportinteressenten, sei Dasjenige, was die wirthschaftlichen und commerziellen Interessen erheischten. — Die Nicolaibahn bei ihrer in den meisten Fällen ausschlaggebenden Bedeutung bei Aufstellung von Tarifen, regulire selbst die Tarife der anderen Eisenbahnen, und nur sehr selten sei sie in Abhängigkeit von anderen Bahnen; sie selbst schaffe dem Handel ganz unnatürliche Richtungen und sogar unnatürliche Märkte. — Die Annahme eines Tarifs von $^1/_{40}$ Kop. selbst mit dem von gegnerischer Seite angeregten Vorbehalte seiner Anwendung im directen Verkehre, habe keine Bedeutung; im Gegentheil, die wünschenswerthen Secundärbahnen und überhaupt die kleinen Eisenbahnen könnte sich nie mit einem Tarifsatze zufrieden geben, den man von einer Eisenbahn bedeutender Länge beanspruchen könne.

Von erstgenannter Seite wurde ferner noch bemerkt, dass die russischen Eisenbahnen, theilweise wegen Fehlens einer staatlichen Einmischung dort, wo eine solche unbedingt nöthig, ihre Tarife überhaupt weit über diejenige vernünftige Grenze — bei welcher sie

hätten innehalten sollen — hinaus ermässigt hätten. Der allgemeine mittlere Tarif der westeuropäischen Eisenbahnen betrüge $^1/_{25}$, sogar $^1/_{21}$ Kop. — der mittlere Tarif der Nicolaibahn $^1/_{40,5}$ Kop. Zu gleicher Zeit müsse man erwägen, dass das auf den Eisenbahnbau verwendete Capital im westlichen Europa eine niedrigere Verzinzung und Amortisation bedürfe, wie bei uns. Unsere 5%igen Eisenbahncapitalien seien mit 75% realisirt; im westlichen Europa die 4%igen Capitalien mit 91%. — Die Nicolaibahn habe Getreide-Tarife von $^1/_{40}$ und sogar theurer; die Einführung eines Maximaltarifs von $^1/_{60}$ Kop. habe daher augenscheinlich Einnahme-Ausfälle im Gefolge; der Fiscus verliere dabei einen bestimmten Theil seiner Einkünfte. Es sei kaum erwünscht, dass auf den allgemeinen Reichsschatz die Kosten für diejenigen Dienste, welche die Eisenbahnen gewissen Handels- und Industriezweigen erwiesen, übertragen würden!

Von gegnerischer Seite wurde dem gegenübergestellt, dass man sich ja vollständig darin begegne, dass die auf einigen russischen Eisenbahnen bis zur Grenze von $^1/_{120}$ hinanreichenden Getreidetarife und der Mangel des staatlichen Einschreitens gegen dieses meistens auf Kosten des Fiscus bewerkstelligte Transportwesen eines der grössten Uebel in unserer russischen Eisenbahnchronik bilde; der erbrachte Unterschied im Vergleiche zwischen westeuropäischen und russischen Eisenbahntarifen sei indessen in diesem Falle nicht anwendbar. Ueberhaupt führe Russland auf seinen Eisenbahnen hauptsächlich Rohproducte, und diese auf sehr bedeutenden Entfernungen; im speziellen hier vorliegenden Falle, dem Getreidetarif, falle ins Gewicht, dass die westeuropäischen Länder keinen Ueberschuss an eigenem verkäuflichem Getreide hätten; einige westeuropäische Länder hätten es für möglich gehalten, auf Getreide einen theilweise bedeutenden Importzoll zu legen; die Eisenbahntarife für Getreide hätten in jenen Ländern daher eine vollständig andere Bedeutung. — Rücksichtlich der präsumtiven Mindereinnahme würde

ausser Acht gelassen, dass man lediglich eine bestimmte Quantität, welche gegenwärtig zu bestimmten höheren Tarifen transportirt werde, in Berechnung ziehe, dass man aber nicht in Anrechnung brächte diejenige auch nur annähernd heute unbekannte Quantität Getreide, welche in den einzelnen Fällen Dank den zu hohen Tarifen der Nicolaibahn andere Wege aufsuchten, um niedrigere Tarife zu geniessen; es könne mit ziemlicher Gewissheit erwartet werden, dass Mehrtransporte auf der Nicolaibahn die präsumtiven Einnahme-Ausfälle aus der Tarifermässigung wieder einbringen würden. Weiter aber wäre das ganze Tarifsystem der Nicolaibahn, sowohl wie dasjenige der anderen Eisenbahnen ein vollständig irrationelles; für viele hochwerthige Transportartikel, würden ohne alles und jedes Bedürfniss viel zu niedrige Tarife erhoben, und es gebe genügend Aequivalente zu einem Ersatz des Einnahme-Ausfalls.

Der Vorsitzende der Commission hielt es für wünschenswerth, eine ziffermässige Aufstellung über den finanziellen Einfluss eines Tarifes von $^{1}/_{50}$ zu besitzen. In Hinweisen sich zu ergehen, ohne bestimmte ziffermässige Materialien, könne leicht zu einer Ueberschätzung der Verluste sowohl für Eisenbahn als auch Fiscus führen — und nur an der Hand erschöpfender Daten würde es möglich sein, diese Frage auf ihr richtiges Fundament zu stellen, und die Folgen abzuwägen, welche eine Entscheidung der Commission in diesem oder jenem Sinne herbeiführe.

Der Repräsentant der Grande Société stellte in einer folgenden Sitzung der Commission die bez. Daten vor, aus welchen ersichtlich, dass von dem Gesammttransporte im Jahre 1883 — $16^{3}/_{4}$ Mill. Pud zu Tarifen von $^{1}|_{49}$ bis $^{1}|_{30}$ Kop. transportirt waren und diese letzteren 1,596,541 Rbl. Einnahme erbracht hatten; auf $^{1}|_{50}$ repartirt würden diese selben $16^{3}|_{4}$ Mill. Pud 1,345,202 Rbl. Einnahmen der Nikolaibahn zuführen, d. h. es würde bei einem und demselben Quantum der Nikolaibahn ein Einnahmeausfall von ca. 251,000 Rbl. entstehen.

Der Vertreter der Grossen Eisenbahn fügte hinzu, dass ein Uebergang von den bez. Tarifen von $^1|_{49}$ bis $^1|_{30}$ auf die Norm von $^1|_{50}$ unmöglich erscheine, weil jene Tarife auf Grund besonderer commercieller Erwägungen, auf Grund des Concurrenzsystems etc. festgestellt seien, und unverändert bleiben müssten.

Verfasser will hier nicht weiter eingehen auf die hierauf von vielen Commissionsmitgliedern gemachten Einwendungen, sondern jetzt in wörtlicher Wiedergabe des bez. Protokolls zu dem Resumé des Vorsitzenden übergehen, welches nach Schluss der Discussion die einzelnen Momente der dreitägigen Debatten und die persönliche Meinungsäusserung des Vorsitzenden zusammenfasst.

Das Resumé des Vorsitzenden.

Staatssekretair von Hübbenet äusserte sich wie folgt:

«Die Frage des Getreidetarifs tangirt nicht nur die Nikolaibahn, für welche der Artikel Getreide einen bedeutenden Theil ihrer Transporte bildet, sondern diese Frage ist von allgemeinem Interesse für das ganze Land, denn Getreide bildet den Hauptgegenstand unseres Ausfuhrhandels. Dieser Umstand veranlasste die Commission, dieser Frage besondere Aufmerksamkeit zu schenken, und ihrer grösstmöglichen Klarlegung mehrere Sitzungen zu widmen. Indem man sich zu dem juridischen Standpunkt dieser Frage wandte, war bemerkt worden, dass laut § 14 der Uebergabe Bedingungen der Nikolai-Bahn an die Grosse Eisenbahngesellschaft, die Regierung berechtigt ist, von der Grossen Eisenbahngesellschaft für den Transport von Getreide auf der Nikolai-Bahn einen Tarif von $^1|_{50}$ Kop. per Pud und Werst zu fordern, und dass deshalb gerade dieser Tarif an Stelle der gegenwärtig auf der Nikolai-Bahn bestehenden theureren in einigen Fällen die Höhe von $^1|_{24}$ Kop. per Pud und Werst erreichenden Tarife von der Commission festgesetzt werden muss.

Die Commission blieb aber, indem sie über die in den Uebergabe Bedingungen der Nikolai-Bahn enthaltenen, für die Regierung und die Grosse Eisenbahngesellschaft obligatorischen Tarif discutirte, schon darauf stehen, dass diese Tarif-Sätze nicht unbedingt anzuwenden seien, sondern nur in dem Maasse, wie es den zeitweiligen Verhältnissen entspräche. Wenn es sich erweist, dass diese Verhältnisse eine Erhöhung oder Ermässigung im Vergleich zu den in den Uebergabe-Bedingungen aufgestellten Tarifen erfordern, so hält sich die Commission für berechtigt dementsprechende Aenderungen zuzulassen. Somit dürfte also das blosse Recht einen Tarif von $^1/_{50}$ Kop. verlangen zu können, bei der Normirung des Getreidetarifs für die Nikolaibahn, der Commission nicht zur alleinigen Richtschnur dienen. Wenn Dasjenige hätte eintreten können, was das Petersburger Börsencomité in seiner Eingabe an ihn, den Präsidenten der Commission, gefordert habe, nämlich die unbedingte Einführung des Tarifs von 1867, so wäre gar kein Grund vorhanden gewesen, den Tarif der Nikolaibahn zur Durchsicht an die gegenwärtige Commission zu verweisen; sondern es würde genügt haben von der Grossen Eisenbahngesellschaft die Inkraftsetzung jenes Tarifs zu verlangen. Indem der Herr Minister der Wegebau-Communicationen 1882 der Grossen Eisenbahngesellschaft vorschrieb, den Tarif der Nicolaibahn zur Bestätigung des Ministeriums vorzustellen, verfügte derselbe, dass der Tarif mit den Uebergabe-Bedingungen und den zeitweiligen Verhältnissen in Einklang gebracht werden solle. Angesichts dessen ist die Commission berufen, in dem Tarif von 1867 jetzt diejenigen Aenderungen vorzunehmen, welche durch die seit jener Zeit veränderten Umstände hervorgerufen werden.

In Zusammenhang mit diesen Umständen muss nun anerkannt werden, dass unser Getreidehandel und unsere landwirthschaftliche Industrie sich in dem Zustande einer Krisis befinden!

Eine derartige Sachlage charakterisirt sich in allen Eingaben

welche aus den verschiedensten Enden Russlands einlaufen; diese Sachlage macht berechtigter Weise auch dem Finanzministerium Sorge, welches letztere desshalb auch die verschiedensten Massregeln in Angriff nimmt zu dem Zwecke, um die Wirkung dieser Krisis abzuschwächen. Zu diesem Zwecke theilweise wurde die Reichs-Adelsbank gegründet; zu diesem Zwecke auch wandte sich der Finanzminister im vergangenen Jahre an die Eisenbahnen mit dem Hinweis auf die Nothwendigkeit einer Ermässigung des Durchschnittstarifs für Getreide auf $^1/_{60}$ Kop. Der Congress der Vertreter russ. Eisenbahnen, antwortete zwar ablehnend auf diesen Antrag, erkannte aber doch an, «dass die in dem Antrage des Finanzministers zu Tage tretende Beunruhigung ein sehr ernstes Fundament habe». Bei dem Vorhandensein solcher Umstände und bei dem bestehenden Recht der Regierung, die Anwendung des Getreidetarifs von $^1/_{50}$ auf der Nicolaibahn, d. h. eine Ermässigung gegen den jetzt bestehenden Tarif verlangen zu können, würde es daher kaum möglich sein, auf dieses Recht jetzt zu verzichten ohne ganz besondere Gründe, da die Entscheidung der Frage wegen des Getreidetarifs auf der Nicolaibahn, ausschliesslich durch die ausgesprochenen Erwägungen noch nicht genügend motivirt erscheint. Einzig und allein nach dem buchstäblichen Sinne des bewussten Paragraphen der Uebergabebedingungen und auf Grund einer Gegenüberstellung desselben zu der augenblicklichen kritischen Lage des Getreidehandels ist es daher wohl kaum angebracht, eine endgültige Entscheidung über die Correctheit einer Ermässigung des Getreidetarifs zu fällen.

Um eine gründliche Entscheidung treffen zu können, ist es nothwendig zu anderen, für den gegenwärtigen Fall, wichtigen Erwägungen und Argumenten überzugehen und zu erforschen, ob nicht die gemachten Schlüsse auf die Nothwendigkeit der Tarifermässigung durch solche Argumente umgestossen werden. Wichtig erscheint zunächst folgende Frage: ist der Getreidetarif der Nicolai-

bahn nicht schon jetzt weit genug ermässigt, und muss man nicht die Getreidetarife auf unseren Eisenbahnen überhaupt als bereits so niedrig anerkennen, dass ein Weitergehen auf diesem Wege, ohne besonderen Nutzen für Landwirthschaft und Handel, nur dem Fiscus einen Schaden verursachen hiesse? Zur Erläuterung dessen muss man sich unbedingt zwei Fragen vorlegen:

1) welche Bedeutung hat die Höhe des Getreidetarifs überhaupt für unsere Eisenbahnen, im Vergleich zu der Fracht für diesen Artikel in den mit uns concurrirenden Ländern;

2) in welchem Verhältniss steht der Getreidetarif der Nicolaibahn zu dieser allgemeinen Frage.

Die Aufstellung dieser allgemeinen Frage ist um so angebrachter, als für deren Entscheidung das fertige Material, welches Ende vorigen Jahres den Ministerien der Finanzen und der Wegebau-Communicationen von dem «Congress der Vertreter der russischen Eisenbahnen» zugestellt wurde, vorhanden ist. Vorher wurde schon bemerkt, dass der Finanzminister sich an die Eisenbahnen wandte, mit dem Antrage einer unumgänglich nothwendigen Ermässigung des Getreidetarifs auf $^1/_{60}$ Kop. per Pud und Werst. Die Motive der ablehnenden Resolution des Congresses sind in einer besonderen Broschüre *) dem Antwortschreiben des Congresses an das Finanzministerium beigelegt. Aus dieser Broschüre ist unter Anderem ersichtlich, dass der Congress die Frage aufwirft: hilft die Ermässigung des Durchschnittstarifs bis zu $^1/_{60}$ Kop. auf unseren Bahnen wirklich zu einem erfolgreicheren Kampf unsererseits mit anderen Ländern und verringern nicht derartige Massnahmen einzig und allein die Einnahmen unserer Eisenbahnen?

Bei Herabsetzung des Tarifs auf $^1/_{60}$ Kop. ermässige sich, laut Meinung des Congresses russischer Eisenbahnen, der Preis eines Tschetwert Getreides bei der Ausfuhr im Durchschnitt um 45 Kop.

---

*) Lage des russischen Getreideexporthandels gegen Ende 1884. Moscau 1885.

Wenn aber der Preisrückgang für unser Getreide in London, wie in letzterer Zeit 6 Rbl., 5 und 3 Rbl. per Tschetwert betrage, so sei es klar, dass diese 45 Kop. unserem Getreidehandel in dem Kampfe mit solchen Concurrenten wie Amerika oder Indien, nicht helfen können. Desshalb schlägt der Congress andere Massnahmen vor, welche uns im Concurrenzkampf mit anderen Getreideexport-Ländern helfen können, und der Congress benennt als solche Massregeln: Die Einrichtung und Vervollkommnung mechanischer Lade- und Löschvorrichtungen für Getreide; die Verbesserung der Zufuhrwege und Häfen, und die Erhöhung der Qualität des zur Ausfuhr gelangenden Getreides etc.

Obgleich es zweifellos ist, dass die von dem Congresse vorgeschlagenen Massnahmen vollkommen rationell sind, so wird doch die Verbesserung der mechanischen Vorrichtungen zum Auf- und Abladen auch kaum eine grössere Verringerung der Spesen als 45 Kop. per Tschetwert zur Folge haben! — Weiter frägt es sich — in wie weit wird die Verbesserung unserer Häfen den Werth eines Tschetwert Getreide beeinflussen? Diese Ziffer festzustellen ist schwierig, aber schwerlich wird auch diese Verbesserung im Stande sein, eine Ersparniss von 45 Kop. per Tschetwert zu erzielen. Es ist also klar, dass nur die «Vereinigung» von Maassnahmen eine solche summarische Ersparniss-Ziffer ergeben kann, welche unserer Getreide-Industrie den Kampf mit anderen Ländern auf dem Weltmarkte erleichtern kann. Diese Massnahmen gleichzeitig vorzunehmen ist nicht möglich, folglich ist es nöthig, sich einstweilen mit dem Möglichen zufrieden zu geben. Und dabei kann man unmöglich die Ermässigung der Tarife, in einsichtsvollen Grenzen, aus dem Auge verlieren, und jedenfalls kann man diese Massnahmen nicht mit anderen überflüssigen oder zwecklosen Massnahmen vergleichen.

Das zweite Argument des Congresses gegen die Ermässigung des Getreidetarifs ist die voraussichtliche Mindereinnahme der Eisenbahnen von ca. 10 Millionen Rubeln. Eine Massnahme, aus welcher

eine Mindereinnahme von 10 Millionen Rubeln droht, ist natürlich sehr unangenehm und sogar gefährlich. Wenn man sich aber die Rechnung etwas näher besieht, so ist der Verlust von 10 Millionen Rubel durchaus noch nicht erwiesen. Der Congress hat den Ausfall von 10 Millionen Rubel auf Grund überaus oberflächlicher Daten berechnet. Annehmend, dass die Beförderung von Getreide zu unseren Häfen aus den Wolga-Gegenden 28—37 Kop. per Pud kostet, und dass der Unterschied von $^1/_{50}$ (dem jetzigen Durchschnittstarif) und $^1/_{60}$ Kop. eine Frachtermässigung um den $^1/_6$ Theil ausmache, kommt der Congress zu dem Schluss, dass auf jedes Pud $4^1/_2$ Kop. Fracht verloren gehen. Und da unser ganzer Export 1883 = 310,000,000 Pud betrug und hiervon wahrscheinlich $^2/_3$ oder ca. 200,000,000 Pud per Bahn befördert wurden, so beliefe sich der Totalverlust auf 10,000,000 Rbl. Bei einer solchen Ausrechnung hat aber der Congress russischer Eisenbahnen augenscheinlich nur den Getreidetransport aus den Wolga-Gegenden nach den baltischen Häfen im Auge gehabt, was um so wahrscheinlicher ist, als die Broschüre, von welcher die Rede ist, in der II. Gruppe der russischen Eisenbahnen, welcher sich der allgemeine Congress der Vertreter russischer Eisenbahnen nur beigesellt hat, zusammengestellt ist. — Man darf indessen nicht aus dem Auge verlieren, dass fast die Hälfte unseres Exports nach unseren südlichen Häfen geht, nämlich nach: Odessa, Nicolajew, Taganrog, Sebastopol etc. Nach diesen Häfen erreicht die Fracht aus den Getreide-Gegenden lange nicht 28 Kop. per Pud. Wenn die Getreidefracht nach den südlichen Häfen 10 Kop. per Pud beträgt, so ist das schon als hoch anzusehen. Folglich beträgt beim Transport nach diesen Häfen der 6. Theil weniger als 2 Kop., die Durchschnittsverlust-Ziffer auf den ganzen Export könnte vielleicht ca. 3 Kop. per Pud sein. Diese Ziffer auf 200,000,000 Pud berechnet, erhalten wir bereits nur 6,000,000 Rbl. Verlust; aber solche Ausrechnungen, die einer viel genaueren Grundlage bedürfen, sind eben nur völlig approximatif. Wenn die Nothwendigkeit

einer Tarifermässigung überhaupt auf dem Streben nach einer Vergrösserung unseres Exports basirt, so muss man natürlich im Auge behalten, dass bei einem niedrigen Tarif die Einkünfte der Bahnen durch die Zunahme des Mehrtransports sich vergrössern, aber nicht verringern. Zur Bestätigung der Richtigkeit derartiger Voraussetzungen könnte man viele Beispiele anführen, aber im gegebenen Falle genügt es darauf hinzuweisen, dass unser Getreide-Export überhaupt einer Steigerung fähig ist: er betrug 1870 = 175 Mill. Pud und ging bis 1883 auf 310 Mill. Pud.

Der dritte Einwand des Congresses russischer Eisenbahnen gegen die Tarifermässigung besteht darin, dass Russland betreffs der Transportkosten gegenüber den Concurrenzländern im Vortheil sei, indem unsere Transportkosten selbst bis zu dem von uns am entferntest liegenden Markte, England, meistens billiger seien, als die amerikanischen. Daraus sollte man also folgern, dass wir uns gegenüber Amerika, betreffs der Transportkosten nach englischen Häfen, auf einem günstigeren oder fast gleich günstigen Standpuncte befänden. Vor allem darf man nicht unbemerkt lassen, dass eine derartige Folgerung, selbst wenn sie völlig zutreffend wäre, für unseren Getreidehandel durchaus unerfreulich wäre. Wir befinden uns in Englands Nachbarschaft; während die Länder, welche mit uns concurriren, sich im Innern Hindostan's und im nördlichen Amerika in solchen colossalen Entfernungen von England befinden, die diejenige Russlands von England um 3 bis 4 Mal übersteigen. Wenn wir uns aber bei unserer verhältnissmässigen geographischen Nähe zu dem Hauptabsatzmarkt in einer solchen Lage befinden, dass unsere Transportspesen fast dieselben sind wie aus Indien und Amerika, so erscheint unsere Lage als durchaus keineswegs sehr beneidenswerth. Unser, uns unabnehmbarer Vortheil vor Amerika und Indien besteht in unserer nahen Lage zu dem genannten Absatzmarkt und desshalb kann man sich nicht mit der überaus traurigen Schlussfolgerung befreunden, dass dieser Vortheil durch unsere hohen Transportspesen vernichtet werden soll.

Eine genauere Vergleichung dieser Transportspesen führt uns indessen zu einem noch unbefriedigenderen Resultat.

Vor Allem indessen muss man anerkennen, dass der Congress ein correctes Vergleichungssystem angewandt hat, denn er stellte unsere Getreidetransportspesen denjenigen solcher Länder, welche mit uns concurriren, gegenüber und wählte dazu Amerika und Indien. Er nahm zum Vergleich nicht— die in Frankreich, Italien und Deutschland bestehenden Tarife, d. h. er basirte sich nicht auf Tarife von Ländern, für welche Getreide einen Importartikel bildet, sondern nahm diejenigen Länder, welche gleich Russland Getreide exportiren.

Zur Erläuterung der Getreidetransportspesen aus diesen Gegenden stellt der Congress ferner, gleichfalls überaus richtig, den Vergleich an, nicht zwischen den Transportspesen von den Häfen aus, sondern von den inländischen Plätzen, aus Chicago via New-York, und aus Dehli via Bombay durch den Suez-Canal nach London; und andrerseits aus den Wolga-Gebieten via Riga und Libau ebenfalls nach London. Von Chicago bis New-York betrug die Eisenbahnfracht 1868 gleich 34 Kop. per Pud und Werst; 1878 fiel sie bis auf 14 Kop. und 1881 war sie 11 Kop. Demgemäss sehen wir, dass in Amerika der Eisenbahntarif für Getreide von 34 Kop. auf 11 Kop. heruntergesetzt wurde. Weiter aber zeigt der Congress, dass 1884 die Fracht von Chicago nach New-York stark stieg und jetzt 20 Kop. Metall per Pud beträgt. Aus New-York nach London kommt die Fracht gleich 8½ — 11½ Kop. Metall per Pud Weizen zu stehen, sodass die ganze Fracht von Chicago bis London, sogar bei hoher Fracht von Chicago nach New-York 28 bis 31½ Kop. per Pud beträgt. *)

*) Im Protokoll findet sich hiezu folgende Anmerkung: «Die obigen Ziffern des Congresses der Vertreter russischer Eisenbahnen sind überdies ungenau; sie sind entlehnt aus dem «Anzeiger des Finanzministeriums» (1884, Seite 1593) wo gesagt ist, dass der Tarif von 20 Kop. sich *wahrscheinlich den ganzen Winter behaupten wird*. Daraus ist ersichtlich, dass im Sommer der Tarif ein anderer ist, und dass er sich auf obiger Höhe möglicher Weise nicht einmal im Winter halten wird. Als Normal-Eisenbahnfracht kann man wohl ungefähr die 1881-er Norm von 11 Kop. annehmen, sodass dann für die ganze Entfernung Chicago bis London 19½ bis 22½ Kop. resultirt (Vergl. die dem gegenwärtigen Protokoll noch separat beigelegte Zuschrift des Commissionsmitgliedes, Herrn *Hoch*, zu diesem Gegenstand)».

Aus dem Innern von Ost-Indien, nämlich von Dehli via Bombay nach Liverpool beträgt die Fracht 3 Rbl. 70 Kop. Papier oder 2 Rbl. 40 Kop. Metall per Tschetwert, d. h. 24 Kop Metall per Pud, worin die theuren Abgaben im Suez-Canal mit eingerechnet sind. Aus unseren russischen Getreideproductionsgebieten kostet die Fracht bis London 24 bis 28 Kop. Metall per Pud (aus den Wolga-Gebieten via Riga und Libau). Es ergiebt sich also, dass die Transportspesen von uns aus nach London fast dieselben*) sind wie von America und noch höher als die von Indien aus.

Beweisen aber nicht die angeführten Ziffern unsere hohen Frachtspesen, im Vergleich zu denjenigen Ländern, mit welchen wir concurriren? Wenn wir auch betreffs der Qualität des Korns und der Lade- und Lösch-Vorrichtungen mit diesen Ländern gleichstehen, aber wenn wir dabei mit unseren Transportkosten nicht heruntergehen, so muss jede Concurrenz mit ihnen für uns unmöglich werden.

Aus dem oben Gesagten ist also ersichtlich, dass die vom Herrn Finanzminister angeregte Frage wegen Ermässigung unserer Getreide-Tarife keineswegs von unseren Eisenbahnen genügend ausgearbeitet worden ist. Ueberdies erweist sich eine solche Ermässigung als unumgänglich nothwendig, abgesehen und in Begleitung von anderen Massnahmen zur Erleichterung unseres Exporthandels, speciell hinsichtlich der niedrigen Getreidetransportraten in den mit uns concurrirenden Ländern, und hinsichtlich der dort stufenweise auftretenden Ermässigungen: während von Chicago bis New-York die Bahnfracht 1868 = 34 Kop., 1878 nur 14 Kop. betrug, 1881 dagegen 11 Kop. — hat man bei uns den im Jahre 1867 für die Nikolaibahn aufgestellten Tarif von 0,02 Kop. per Pud und Werst nicht nur nicht ermässigt, sondern sogar noch erhöht! Wenn die Nothwendigkeit der Aufstellung eines Getreide-Durchschnitts-Tarifs von 1/60

*) Im Protokoll die Anmerkung: «Nach Berichtigung der vom Congress russischer Eisenbahnen zugelassenen Incorrectheiten und Auslassungen erweist sich dieselbe weit höher».

per Pud und Werst noch nicht soweit aufgeklärt sein sollte, um schon jetzt zur Ermässigung des Tarifs bis zur genannten Grenze schreiten zu können, so würde doch jedenfalls eine gewisse Tarif-Ermässigung im Speciellen und eine allgemeine Tarifregulirung im Besonderen in öconomischer Hinsicht nur von wohlthätigen Folgen begleitet sein.

Bei der Brochüre des Congresses noch weiter verweilend, kann man nicht umhin, auf eine sehr wichtige von dem Congresse aufgestellte Versicherung die Aufmerksamkeit zu lenken, nämlich dass der Getreide-Durchschnitts-Tarif unserer Bahnen bereits jetzt 1/50 Kop. per Pud und Werst sei. Wenn man nun als bewiesen annimmt, dass unser Getreide-Durchschnitts-Tarif 1/50 Kop. beträgt, so unterliegt es schon keinem Zweifel, dass es der in jeder Beziehung reichsten Nicolai-Bahn geziemt einen nicht höheren Tarif als 1/50 Kop. zu halten, damit sie nicht bei ihrer ausschlaggebenden Bedeutung anderen Bahnen die Nothwendigkeit aufdrängt, Tarife zu ermässigen bis zu solchen Grenzen, welche mit den finanziellen Leistungsfähigkeiten dieser anderen Bahnen nicht in Einklang stehen.

Laut Ausrechnung der Grossen Eisenbahn-Gesellschaft würde der Verlust der Nicolaibahn durch die Veränderung des Tarifs auf 1/50 Kop. 251 000 Rubel betragen. Es ist aber augenscheinlich, dass zur Erlangung richtiger Schlussfolgerungen nicht die gegenwärtige, bei dem höheren Tarife zur Beförderung gelangende Quantität Getreide in Berechnung gezogen und mit dem niedrigeren Tarif multiplicirt werden darf; es ist nämlich nicht bewiesen worden; dass bei dem niedrigeren Tarif das zur Beförderung gelangende Quantum sich nicht vergrössern wird. Im Gegentheil hat man für die Möglichkeit der Vergrösserung des Transport-Quantums noch Beispiele aus der jüngsten Vergangenheit erbracht. Es ist nachgewiesen, dass die Rybinsk-Bologoje-Bahn ebenso wie die Nicolaibahn, im Jahre 1882, nämlich zu jener Zeit, wo die Nicolaibahn den Getreidetarif auf 1/45 Kop. erhöht hatte, nicht wenig Getreidetransporte und Ein-

künfte verlor. Dagegen fielen der einen, wie der andern Eisenbahn Millionen zu, von dem Augenblicke an, als der Tarif von neuem ermässigt wurde. Welche Gründe existiren denn jetzt für die Annahme, dass die Einkünfte der Nicolaibahn sich verringern würden, wenn sie im Verkehr mit anderen Bahnen den Maximaltarif von $^1/_{50}$ Kop. einführte? Gesetzt den Fall, dass die Commission nicht jetzt, sondern damals im Jahre 1882, als die Grosse Eisenbahn-Gesellschaft den Tarif für die Rybinsk-Bologoje-Bahn erhöhte, über die gegebene Frage zu urtheilen gehabt hätte! Man würde uns damals gleichfalls auf Verluste hingewiesen haben, welche die Nicolaibahn durch die Tarif-Ermässigung auf $^1/_{50}$ Kop. unbedingt würde erleiden müssen; während dessen hat die Erfahrung gezeigt, dass die Nicolaibahn durch diese Ermässigung ganz bedeutend gewonnen hat!

Ausserdem muss noch bemerkt werden, dass bei den aufgestellten Schätzungen der zu erwartenden Verluste, alle $^1/_{50}$ Kop. übersteigenden Tarife für $^1/_{40}$ angenommen sind, während in der Praxis neben diesem letzteren Tarife noch solche von $^1/_{49}$, $^1/_{47}$ und $^1/_{45}$ existiren. Bei einer solchen Schätzung erscheinen die Verluste höher, als sie in Wirklichkeit sein können. Zugegeben aber selbst, dass die Einnahmen der Nicolaibahn durch die Tarif-Ermässigung sich um 250 000 Rbl. verringern, wovon 125 000 die Staatskasse und 125 000 die Aktionäre verlieren; so ist damit noch nicht gesagt, dass es nicht Mittel giebt, durch Erhöhung der Tarife auf andere Sachen die Einkünfte der Nicolaibahn wieder zu heben. So z. B. wäre die Tariferhöhung auf Importartikel sehr wünschenswerth, wobei kaum eine Verringerung des Imports durch die Tariferhöhung zu erwarten sein wird, denn es ist bekannt, dass die Zollerhöhung auf manche Waaren die Einfuhr desselben nicht im Entferntesten verringert habe.

Die Frage über Erhöhung der Eisenbahntarife auf Importartikel muss unbedingt auf die Tagesordnung gestellt werden. In allen Ländern strebt man danach, für Export-Artikel billigere Tarife einzustellen als für Import-Waaren. Auf die Nothwendigkeit einer solchen

Tarifermässigung wies schon im Jahre 1867 der damalige Finanzminister, Staatssecretair v. Reutern, in seinem Allerunterthänigsten Bericht über die Veräusserung der Nicolaibahn hin. Der Zoll-Politik in ihrem Schutzsystem folgend, müssen wir im Auge haben, dass nicht unsere Eisenbahn-Tarif-Politik die Zollpolitik paralisiren darf. Zu dieser wichtigen Frage wird die Commission in einer der nächsten Sitzungen übergehen müssen (vergl. die Frage über die Tarife der directen überseeischen Verkehre. Anm. des Verf.), denn augenscheinlich ist eine Erhöhung der Eisenbahn-Tarife auf Importartikel nicht nur möglich, sondern sogar nothwendig. Jedenfalls kann man die jetzigen Tarife der Nicolaibahn weder als in der Praxis bewährt, noch als den Anforderungen der Industrie, des Handels und der öconomischen Reichsinteressen entsprechend, betrachten. Diese Tarife sind zufällige Erscheinungen, welche unter den verschiedenen Erwägungen combinirt worden sind, und zwar keineswegs immer mit den Landesbedürfnissen in Einklang; überhaupt verlangt das Tarifwesen bei uns eine Regelung. Die Regierung hat sich bis jetzt mit dieser Sache fast gar nicht abgegeben und ist erst gegenwärtig an die Organisation einer regierungsseitigen Aufsicht des Tarifwesens herangetreten. Die Concurrenz der Eisenbahnen und die Unordnungen des Tarifwesens bringen viele für den Fiscus völlig überflüssige Verluste mit sich, in Anbetracht deren der präsumtive Verlust der Nicolaibahn von 250 000 Rbl., als Folge eines mit den allgemeinen Reichsbedürfnissen in Einklang gebrachten Getreidetarifs keine entscheidende Bedeutung haben kann.

Es erübrigt noch eines der Motive zu gedenken, welche gegen die Ermässigung des Tarifs auf 1/50 Kop. angeführt worden waren. Es wurde bemerkt, dass, wenn der Tarif auf der Nicolaibahn auf 1/50 Kop. ermässigt wird, die anderen mit der Nicolaibahn Anschluss habenden Bahnen hieraus Vortheil ziehen werden; und da einige dieser letzteren Bahnen keine Staatsgarantie geniessen, so würde die Tarifermässigung der Nicolaibahn direct zum Vortheil von Privat-

personen und zum Nachtheil der Kronskasse gereichen. Wenn aber die Regierung einmal die Regulirung der Tarifangelegenheit in die Hand genommen hat, so versteht es sich auch von selbst, dass dieselbe nicht so unconsequent sein kann, mit Aufstellung eines Tarifes von $^1/_{50}$ Kop. auf der Nicolaibahn anderen Bahnen zu erlauben, zu deren eigenem Nutzen aus dieser Tarifermässigung Vortheil zu ziehen und damit die nützlichen Folgen einer für das allgemeine Wohl getroffenen Massnahme wieder zu vernichten. Wenn der vorgebrachte Einwurf irgendwelche Bedeutung hätte, so müsste man sich ja gestehen, dass die Regierung machtlos wäre, irgend eine Maassregel zur Ordnung der Tarifangelegenheit zu treffen; im gegebenen Falle aber würde ein solcher Einwurf ja fast gleichbedeutend sein mit dem Eingeständniss, dass Massnahmen der Regierung in Bezug auf die Nicolaibahn erst der Bestätigung resp. Zustimmung anderer Bahnen bedürften. Die gegenwärtige Commission hat sich schon zu wiederholten Malen in dem Sinne ausgesprochen, dass wenn irgend eine Eisenbahn in ihren Tarifen den allgemeinen Reichsinteressen entgegenwirkt, kein Statut ihr zur Rechtfertigung dienen könne. Die Regierung kann nicht zulassen, dass ihr Hoheitsrecht durch Privatbahngesellschaften verletzt wird, und kann nicht den Eisenbahnen eine Bedeutung zuerkennen, die «einem Staate im Staate» gleichkäme.

Aus allem Gesagten geht nun aber hervor, dass ein Getreidetarif von $^1/_{50}$ Kop. per Pud und Werst, welcher dem Durchschnittstarif aller unserer Eisenbahnen entspricht, vor allen der Nicolaibahn, als der Hauptarterie unseres Eisenbahnnetzes geziemt; eine solche Norm wird zum Allermindesten verlangt in Hinblick auf andere im Getreidehandel mit uns concurrirende Länder; sie stimmt überein mit den Uebergabebedingungen der Nicolaibahn an eine Privatgesellschaft und erleichtert in bestimmtem Maasse, soweit die Nicolaibahn in Betracht kommt, die gegenwärtig kritische Lage unseres Getreidehandels und unserer Getreideindustrie.

Ausser diesen allgemeinen Gesichtspuncten, welche sich gleichmässig anf den Maximaltarif von $^1/_{50}$ Kop. sowohl im directen als localen Verkehr bezogen, muss noch besonders auf die Bedeutung dieses Tarifsatzes als des effectiv zur Anwendung zu bringenden Tarifs speziell im Localverkehr der Nicolaibahn hingewiesen werden. Die Nicolaibahn durchschneidet einen armen Rayon, aber trotzdem sie über 30 Jahre existirt, müssen wir doch die traurige Thatsache constatiren, dass diese Gegend fast ebenso arm geblieben, wie sie früher gewesen ist. Nur einzelne Puncte schreiten fort und das auch nur — Dank ihrer unmittelbaren Lage dicht an der Bahn. Das allgemeine Gesetz, dass sich die Gegend, welche von einer Bahn durchschnitten wird, belebt, bewahrheitete sich nicht in demjenigen Rayon, welchen die Nicolaibahn durchläuft. Die Gründe hierfür liegen auf der Hand: es lohnt sich nicht Geld und Mühe auf die Landbearbeitung und auf andere Productionen zu verwenden, wenn die Hinschaffung der Erzeugnisse zu den Absatzpuncten theurer ist, als aus Gegenden, wo die klimatischen Verhältnisse günstiger sind und der Boden fruchtbarer ist. So z. B. kann man in diesem Rayon der Nicolaibahn Hafer bauen, aber für diesen Artikel gerade ist der Tarif hoch; aus entfernten reichen Gegenden dagegen wird er zu einem billigen Preise nach den Häfen befördert. Man wendet ein, dass man sich um die von der Nicolaibahn durchschnittenen Gegenden nicht zu kümmern brauche, weil sie weniger produziren als sie verbrauchen; aber daraus geht durchaus nicht hervor, dass aus diesen Gegenden kein Export existire. Im Twerschen und auch im Nowgorodschen Gouvernement existiren bedeutende Landbesitzungen welche wesentliche Quantitäten Getreide bauen und nach dem Hafenplatz befördern. Die locale Beförderung nährt wiederum sich nicht selten mit Getreide aus dem Süden. Es bleibt daher unverständlich, wesshalb z. B. ein Bewohner der Station Kolpino das Getreide theurer bezahlen muss als ein Bewohner Petersburgs, und wesshalb den Interessen des Grosshandels und dem Vortheil der Kaufmann-

schaft eine grössere Aufmerksamkeit geschenkt werden muss, wie dem Nutzen der längs der Nicolaibahn ansässigen Bevölkerung. Im Localverkehr erscheint der Transport gleichfalls entwickelungsfähig, und wird im Vergleich zu demjenigen Quantum, welches jetzt bei dem hohen Tarif zur Beförderung kommt, eine Steigerung erfahren können.

In Anbetracht dieser Gründe muss es als unumgänglich erachtet werden, auch den Localverkehr ebenso wie den directen Verkehr vor einem hohen Tarife zu schützen; und in dieser Beziehung entspricht der Tarif von 1/50 Kop. per Pud und Werst den Eingaben der landwirthschaftlichen Repräsentanten, sowie den Anträgen des Handels, und den Bedingungen eines gerechten Tarifs und den an einen solchen zu stellenden Anforderungen». —

Nach diesem Resumé des Präsidenten der Commission, welches in Anbetracht der hohen Wichtigkeit und der in demselben enthaltenen weitumfassenden Gesichtspuncte, Verfasser dieses kleinen Werkes in extenso auf Grund des officiellen Protocolls glaubte wiedergeben zu müssen, wurden zwei Anträge zum Ballotement gestellt, u. z.

1) Der Getreide-Tarif der Nicolai-Bahn wird auf 0,02 (1/50 Kop.) als «effectiv» zur Anwendung zu bringender Tarif im Localverkehr festgestellt; im directen Verkehr unterliegt der Getreidetarif, indem er durch vorstehende *Maximal*norm begrenzt wird, regierungsseitiger Bestätigung.

2) Der Getreidetarif wird auf 0,025 Kop. (1/40) im localen, und 0,02 (1/50) im directen Verkehr festgesetzt, mit der Bedingung, dass der Grossen Eisenbahngesellschaft, falls im directen Verkehre mit der Nicolaibahn andere Eisenbahnen einen Tarif über 0,02 anwenden, das Recht vorbehalten bleibt, im direkten Verkehr gleichfalls Tarifsätze über 1/50 hinaus, jedoch nicht über 1/40 einzustellen.

Die Abstimmung ergab: 24 Stimmen (einschliesslich der Stimme des Präsidenten) zu Gunsten des ersten, und 3 Stimmen zu Gunsten des zweiten Antrags.

Verfasser hält es für im Interesse der Sache, wenn er seinen bez. Bericht an den Vorsitzenden der Commission, hier anschliesst, wie dieser Bericht auch dem Protocoll der Commission angefügt worden ist. Dieser Bericht wirft eine beredte Illustration auf die Art und Weise, mit welcher die russischen Eisenbahnen — selbst in ihrem obersten Organ, dem Congress ihrer Repräsentanten — Fragen von nationalöconomischer Bedeutung behandeln.

Die bez. Eingabe lautet:

Bericht des Mitgliedes der Allerhöchst eingesetzten Tarifcommission, Fr. Hoch, zu der Getreidetariffrage.

An
Se. Excellenz, den Herrn Präsidenten der *Allerhöchst* eingesetzten Tarifcommission, Staatssecretair v. Hübbenet.

Bei endgültiger Berathung des Getreidetarifs der Nicolaibahn in der Commissions-Sitzung vom 9. April, resümirten Ew. Excellenz die zu diesem Gegenstande im Verlaufe der drei bez. Sitzungen ausgesprochenen Meinungsäusserungen und gaben auch Ihrem persönlichen Standpunct zu dieser Sache Ausdruck.

Mit Hinweis u. A. auf die von dem «Congress der Vertreter russischer Eisenbahnen» dem Finanzministerium ertheilte Antwort: dass die Annahme des vom Finanzministerium unseren Eisenbahnen proponirten durchschnittlichen Getreidetarifs von $^1/_{60}$ Kop. pro Pud und Werst verlustbringend und unnöthig sei; und unter Bezugnahme auf die vom Congresse zu diesem Gegenstande herausgegebene »Studie» unter dem Titel «Die Lage des russischen Getreide-Exporthandels gegen Ende 1884» — bemerkten Ew. Excellenz, dass

die Ziffern dieser Broschüre nicht in vollem Umfange diejenigen günstigen Schlussfolgerungen bestätigten, zu welchen der Congress hinsichtlich unserer Getreidetarife gelangt sei. So u. A. mit Hinweis darauf, dass — nach den Aufzeichnungen des Congresses — aus den inländischen Districten der mit uns im Getreidehandel concurrirenden Länder die Fracht aus Chicago nach London 30 Kop. Metall., aus Dehly (Ostindien) via Suezcanal 24 Kop. Metall nicht übersteigt und aus unseren Wolga-Districten 24 bis 28 Kop. Metall beträgt, richteten Ew. Excellenz die Aufmerksamkeit auf die Höhe unserer Getreidefracht im Verhältniss zu unserer geographischen Nähe zu England.

Da ich von der Existenz einer solchen «Studie» zum ersten Male aus dem Resumé Ew. Excellenz hörte, verschaffte ich mir ein Exemplar dieser «Studie» des Congresses; und in Anbetracht meiner activen Theilnahme in der Commission an der Berathung des Getreidetarifs, nahm ich mir die Mühe, wenn auch nur theilweise, die in jener Studie enthaltenen Daten auf ihre Quellen zu untersuchen.

Infolge einer solchen Untersuchung halte ich es für meine Pflicht, mitzutheilen, dass ich die Ueberzeugung gewonnen habe, dass der Congress der Vertreter russischer Eisenbahnen die Frage des Getreidetarifs in Russland nicht nur ziemlich leicht behandelt hat, sondern auch solche Ziffern und Daten in seiner Studie («die Lage des Getreideexporthandels») beigebracht hat, welche mit den dazu benutzten Quellen nicht in Einklang stehen. Die bez. Broschüre des Congresses, welche mit Citaten auf ausserordentlich autoritative Quellen, wie z. B. auf das Werk des bekannten Professor von Neumann-Spallart *) und auf Berichte des Anzeigers des Finanzministeriums ausgearbeitet ist — diente aber zu gleicher Zeit dazu, und konnte auch füglich dazu dienen, dass die Schlussfolgerungen des Congresses von mancher Seite für wohlbegründet angesehen wurden.

*) Uebersichten der Weltwirthschaft, von Prof. Dr. F. X. von Neumann-Spallart.

Als Resultat einer theilweisen Prüfung jener Broschüre auf die citirten Quellen, fand ich sofort Folgendes:

In jener „Studie“ (S. 16) des Congresses heisst es:

Die Fracht für Getreide in Amerika (Neumann - Spallart S. 86) betrug per Eisenbahn von Chicago nach Newyork:

1868	1873	1878	1879	1880	1881
Cents per Bushel					
42,6	33,2	17,7	17,3	19,7	14,4
Kop. Met. per Pud					
34,9	27,0	14,5	14,1	16,1	11,7

Der letztere Frachtpreis hat sich mit geringen Aenderungen bis 1884 gehalten. Indessen waren 15 Cents per Bushel ausserordentlich verlustbringend für die Eisenbahnen, und im Jahre 1884, wie dies die Londoner Handelsbulletins (Anzeiger des Finanzministeriums S. 1593) berichten, schlossen die amerikanischen Eisenbahnen ein Uebereinkommen, vom 17. Nov. ab für den Bushel Getreide von Chicago nach Newyork einen Frachtpreis von 25 Cents zu erheben, was 20 Kop. Metall pro Pud gleichkommt. *Unter die Ziffer von 11 Kop. Metall per Pud Weizen sind die Eisenbahntarife nicht heruntergegangen, selbst nicht zu Zeiten des hitzigsten Concurrenzkampfes.*

Dagegen sagt:

I. Professor Neumann-Spallart (S. 86):
Es betrugen von Chicago nach Newyork die durchschnittlichen Frachtsätze per Bushel Weizen in Cents:

1868	1873	1878	1879	1880	1881
Per See und Canal					
25,8	19,2	10,1	13,0	13,2	8,6
Per See und Eisenbahn					
29,0	26,9	11,4	13,3	15,7	10,4
Per Eisenbahn allein					
42,6	33,2	17,7	17,3	19,7	14,4 *)

*) *Ausnahmsweise kamen im Sommer 1881 aus Anlass eines Concurrenzkampfes Frachtsätze bis zu 7,4 Cents vor.*

II. Im Anzeiger des Finanzministeriums (S. 1593—1884 Jahrg. Vergl. Londoner Handelsbericht) lesen wir:
Gegenwärtig hat das Bevollmächtigten-Comité dieser Eisenbahnen von neuem eine gemeinsame Uebereinkunft getroffen, laut welcher den Waarenabsendern angezeigt ist, dass vom 17. Novbr. ab der Conventionsbrief vom 21. Juli 1884 wieder eingeführt wird, laut welchem von den nach Newyork dirigirten Getreidetransporten 25 Cents per Bushel berechnet wird. *Wahrscheinlich hält sich diese Uebereinkunft den ganzen Winter hindurch*, weil die Ernte des laufenden Jahres eine reichliche war, und nach dem Newyorker Hafen mehr Ladung sich finden wird wie gewöhnlich.

Solchergestalt bestätigen sich die in genannter «Studie» des Congresses enthaltenen Worte: dass unter die Ziffer von 11 Kop. Metall (d. h. ca. 14 Cents) die Eisenbahntarife selbst zu Zeiten des hitzigsten Concurrenzkampfes nicht heruntergegangen sind, keineswegs, und ich kann nicht begreifen, wie der Autor jener «Studie», die Frachtentabelle aus dem Werke des Professor Neumann-Spallart citirend, die Worte Neumanns auslassen konnte: «im Sommer 1881 kamen aus Anlass eines Concurrenzkampfes Frachtsätze bis zu

7,4 Cents vor»; — 7,4 Cents indessen sind nur ungefähr gleich 6 Kop. Metall und keineswegs gleich 11 Kop. Metall.

Weiter giebt der Handelsbericht im Anzeiger des Finanzministeriums, auf welchen sich die «Studie» des Congresses bezieht, nur als *wahrscheinliche Voraussetzung* zu, dass auf Grund besonderer Verhältnisse (Ueberfluss an Transporten) der Tarif von 25 Cents sich den *ganzen Winter behauptet* d. h. zur Zeit des Einfrierens der Canäle und Seen. Was die Zeit der Navigation betrifft, so ist an die Möglichkeit der Existenz eines regulären so hohen Tarifs natürlich nicht zu denken — in Anbetracht der Wasserfracht von 8,6 Cents per Bushel Weizen von Chicago nach Newyork, wie Neumann-Spallart eine solche anführt, und was wiederum in der Broschüre des Congresses verschwiegen worden ist.

Etwas weiter (S. 17) sagt die «Studie» des Congresses:

«Zur Zeit der Navigation indessen, ermässigen sich die directen Seefrachten von Chicago nach Liverpool bis zu 15 sh. 8 d. pro Ton — ungefähr 8 Kop. Metall pro Pud».

Wenn aber die Getreidefracht von Chicago nach *Liverpool* auf 8 Kop. pro Pud auskommt — so ist es unerfindlich, auf welche Weise dann in der Zeit der Navigation eine Eisenbahnfracht aus Chicago nach *Newyork* von 20 Kop. Metall existiren kann.

Nach Berichtigung dieser Irrthümer gelangen wir über die Theuerung der Transportkosten für unser Getreide nach England in Vergleich zu den Transportkosten aus Amerika und Indien zu noch weit traurigeren Folgerungen als diejenigen sind, die Ew. Excellenz auszusprechen beliebten, um so mehr, als Professor Neumann-Spallart (S. 93: aus den Quellen des Deutschen Handelsarchivs 1882 I, S. 333 und 763 ff.) sagt: «Aus Vielem nur Eines: Der Wassertransport kostet für je 10 Pud und 100 Werst in Russland 22,5 Kop., in Amerika 7,35 Kop.; der Eisenbahntransport in Russland 30,75 Kop., in Amerika 4,3 Kop.»

Wenn aber in den Citaten der «Studie» des Congresses auf die genannten autoritativen Quellen so bedeutende Auslassungen möglich gewesen sind, so erscheint ein unfreiwilliger Zweifel an der Genauigkeit auch der übrigen Citate kaum ungerechtfertigt.

In Anbetracht dessen und im Hinblick auf die kritische Lage unserer Getreideproduction wäre desshalb wohl eine neue Durchsicht und Beprüfung der Frage über die baldmögliche Einführung eines ermässigten Getreidetarifs auf unseren Eisenbahnen, in einer für diese Frage competenteren und unpartheiischeren Institution, als in dem allgemeinen Congress der Vertreter russischer Eisenbahnen, ausserordentlich wünschenswerth.

St. Petersburg, 12. April 1885.

Vorstehender Eingabe ist noch weiter hinzugefügt:

Bei genauerer Vergleichung blos der ersten und des Anfangs der zweiten Seite der «Studie» des Congresses, mit den bez. Quellen erwiesen sich sofort noch folgende Irrthümer: Auf Seite 1 ist eine Tabelle der Balanzirung zwischen Einfuhr und Ausfuhr der verschiedenen Getreidegattungen im Laufe von 5 Jahren in Oesterreich-Ungarn aufgestellt, wobei hinzugefügt ist, dass das Zeichen + einen Ueberschuss der *Einfuhr* und das Zeichen — einen Ueberschuss der *Ausfuhr* bedeute, und dass Oesterreich-Ungarn für uns kein gefährlicher Concurrent sei. Die Tabelle ist vom Congress in folgender Form aufgestellt:

	1878	1879	1880	1881	1882
Weizen	+ 13,127	+ 8,893	— 7,527	— 2,532	+ 13,395
Roggen	— 732	— 1,146	— 2,464	+ 742	+ 585
Gerste	+ 21,134[1])	+ 15,067	+ 15,426	+ 12,950	+ 25,010
Hafer	+ 4,629	+ 5,185	+ 3,245	+ 6,124	+ 1,244
Mais	+ 10,803[2])	— 1,098	— 14,255	— 11,638	— 10,790
Mehl . . .	+ 11,175	+ 11,388	+ 3,189	+ 4,227	+ 8,814

Statt dessen muss man diese Tabelle, welche, wiederum aus dem Werke von Neumann Spallart entlehnt ist, gerade umgekehrt lesen; nämlich das Zeichen + muss für Ueberschuss in der Ausfuhr Oesterreich-Ungarns, das Zeichen — für Ueberschuss der Einfuhr gelesen werden und dies verändert natürlich sehr wesentlich die Bedeutung der angeführten Zahlen, und die aus ihnen möglichen Schlüsse.

[1]) muss rectius heissen 17,134.

[2]) muss rectius das Zeichen — stehen.

Weiter ist auf eben derselben Seite der «Studie» des Congresses in einer 2. Tabelle gesagt, dass die Ausfuhr in allen Getreidegattungen aus Oesterreich-Ungarn

1882 : 2,189,000 Center
oder 17,881,000 Pud

betragen habe, während in Wirklichkeit, wie dies wiederum bei Neumann-Spallart zu finden ist, 1882 ausgeführt worden war

11,271,000 Center
oder 68,771,000 Pud.

Obgleich diese angeführten Fehler keinen Einfluss hatten auf die, Seite 2 der «Studie» des Congresses aufgestellte Totalsumme der Einfuhr und Ausfuhr — denn diese Summe ist in der beregten «Studie» richtig beziffert —, so verdienen diese Fehler doch demungeachtet volle Aufmerksamkeit, weil sie im Verein mit anderen in der Studie des Congresses eruirten Ungenauigkeiten, diejenigen Personen, welche auf Grund der vom Congress aufgestellten Daten ihre Schlüsse zu ziehen wünschen, zu offenbaren Verwirrungen bezüglich der wirklichen Sachlage führen. Es unterliegt keinem Zweifel, dass der Getreideexport aus Oesterreich im Jahre 1882 einen in früherer Zeit nicht dagewesenen Umfang erreichte, nämlich 68,771,000 Pud (die Ziffer des Exports der voraufgegangenen vier Jahre hat niemals über 58,000,000 Pud betragen) und hieraus muss man schliessen auf die Zunahme der Wettbewerbung Oesterreich-Ungarns mit uns bezüglich der Getreideausfuhr; wenn man dabei auf die irrthümliche Angabe des Congresses zurückgreift, dass nämlich die Ziffer des aus Oesterreich ausgeführten Getreides 1882 17,000,000 Pud nicht überstiegen habe (die Ziffer der Ausfuhr in jenen vier Jahren ist in Wirklichkei nicht unter 32,000,000 Pud gefallen) so kommt das Gegentheil heraus — nämlich es rechtfertigt sich nicht nur nicht die auf Seite 1 der «Studie» erbrachte Schlussfolgerung des Congresses, dass Oesterreich-Ungarn kein gefährlicher Concurrent sei, sondern noch viel weniger richtig ist der Hinweis des Congresses, dass jede Gefahr einer Concurrenz von Seiten Oesterreich-Ungarns seit 1882 aufgehört habe.

Diese Irrthümer haben um so mehr Bedeutung, als auf Seite 2 der Congress von Neuem auf die minime Ziffer der Getreideausfuhr Oesterreich-Ungarns hinweist und dabei anführt, dass für die 5 Jahre (1878—1882) der Ueberschuss des Exports gegen den Import nur 76,785,000 Pud betrug, aber dabei mit vollständigem Stillschweigen die respectvolle Ziffer von 40,000,000 Pud Mehl übergeht, mit welcher der Export Oesterreich-Ugarns für dieselbe Periode gleichfalls den Import überstieg.

2.

Die Tarife des direkten überseeischen und internationalen Verkehrs.

Indem die Tarifcommission genöthigt war, auf diese Tarife ihre Aufmerksamkeit zu richten, gelangte sie zu einer der wichtigsten Fragen des ganzen Tarifsystems. Die Tarife der sogen. directen überseeischen und internationalen Verkehre involviren gerade ein ganzes System von sogen. Differential-, richtiger gesagt, *Präferenzialtarifen,* ein System von ungerechten Bevorzugungen, verdeckten Refactien u. s. w., welche sich weder im Einklang zu dem Rechtsbewusstsein, noch auch im Einklang mit dem Statut der Eisenbahnen befinden.

Bereits in seiner früheren Arbeit (Artikel «das Tarifprinzip») wies der Verfasser darauf hin, dass dasjenige Statut, welches als Normalstatut für alle russischen Privateisenbahngesellschaften gedient hat, — das Statut der Grossen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1862 — die auf das Tarifwesen bez. Worte enthält, «dass in keinem Falle ein persönlicher Vorzug vorhanden sein darf.»

Unsere Eisenbahnen haben es aber meisterhaft verstanden, in ihrer Willkühr und Verdrehung des natürlichen und gesetzlichen Fundaments der Gleichberechtigung aller Transportinteressenten vor dem Monopol der Eisenbahnschiene, den besonderen «individuellen»

Vorzug, welchen Recht und Statut verbot, in der äusseren Form eines scheinbar «generellen» Vorzugs zu verdecken. Indem unsere Eisenbahnen Conventionen abschlossen mit dieser oder jener Dampfschifffahrtgesellschaft, und den letzteren Tarifsätze gewährten, welche nicht nur eine gewisse Refactie, sondern sogar ein vollständiges Transportmonopol auf der freien «Meeresstrasse» involvirten, hoben sie diese Refactien und Tarifmonopolien mit dem vielbedeutenden Namen der «directen überseeischen und internationalen Verkehre» aus der Taufe.

Ob diese ungebührlichen Vorzüge im Tarifwesen unserer Eisenbahnen uneigennützig, oder um irgend welche Preise, ob mit dem Bewusstsein ihrer Ungerechtigkeit oder mit dem Mangel an Verständniss für ihre Folgen gewährt sind, ob dieselben bei ihrer ersten Einführung vielleicht unter besonderen Verhältnissen einen scheinbaren Nutzen boten, und erst in der Folgezeit zu den Missverhältnissen ihres heutigen Charakters ausgeartet sind — ist nicht Absicht und Sache des Verfassers, zu untersuchen. Wie alle böse Thaten der sündigen Menschheit ja schliesslich in dem blossen Genuss unserer Stammmutter von einer verbotenen Apfelfrucht ihren Ausgangspunkt haben sollen, so mag es ja auch mit dieser Ausgeburt unseres Tarifwesens sich verhalten — aus einem scheinbar unschuldigen Anfang mag ja schliesslich der ganze Umfang des heutigen Unwesens der in dem System der directen Verkehre liegenden Absurditäten geboren sein.

Diese Absurditäten mit ihren für den Verkehr des Landes, für die Lage des Handels und der Industrie höchst nachtheiligen Folgen mussten erst in dem vollständigen Ruin des Petersburger Handels ihren beredten Ausdruck erfahren, ehe die Verkehrtheit des Systems ihre gebührende Berücksichtigung finden sollte. Unsere Eisenbahnen haben ja dafür gesorgt, dass das System der von ihnen gewährten Begünstigungen vollständig *geheim* blieb, denn in dem offiziellen Material «einer im Wegebauministerium zusammengestellten Uebersicht

des Tarifwesens («Общая записка по тарифному вопросу за границею и въ Россiи» Seite 120) finden wir bei Gelegenheit einer Untersuchung der Klage des Cementfabrikanten Schmidt die Worte: «Aus den weiteren Erklärungen des Präsidenten der Ersten Eisenbahngruppe ist ersichtlich, dass für den Transport des ausländischen Cements Transittarife existiren, welche in einer Totalziffer der See- und Eisenbahnfracht vom ausländischen Hafen nach Moskau ausgedrückt sind. *Welchen Antheil aber bei diesen Tarifsätzen unsere Eisenbahnen erhalten — ist unbekannt*». — Eine bedeutsame Illustration zu der Controlle der Eisenbahneinnahmen und der Kronsgarantie bei den Mindereinnahmen auf fast allen Eisenbahnen!

Der Schleier des Geheimnisses dieses Tarifsystems wurde in ihrem ganzen Umfang so zu sagen erst durch die St. Petersburger Kaufmannschaft gelüftet.

Die Eisenbahnen erklärten zwar in einer offiziellen Sitzung mit naiver Emphase, dass sie mit diesem Tarifsystem einen «Weltverkehr» geschaffen hätten — ein respectabler Weltverkehr, welcher von russischen garantirten Eisenbahnen, von einer russischen in Privatexploitation gegebenen Kronsbahn ausschliesslich zu Gunsten des ausländischen Imports Vergünstigungen gewährte und den ersten Handelsplatz des Reichs systemvoll ruinirte.

Das Epitheton des «Weltverkehrs» ist denn auch so vollständig hinfällig geworden, dass — wie eine der hiesigen Zeitungen bereits in ihrer seinerzeitigen kurzen Berichterstattung zu diesem Gegenstande bemerkte, das Tarifsystem des «Weltverkehrs» für Russland das Tarifsystem einer «verkehrten Welt» repräsentirt hat.

Verfasser hält diesen Gegenstand für zu wichtig und lässt desshalb ohne weitere persönliche Bemerkungen an dieser Stelle das ganze betreffende Protocoll der Commission in extenso folgen:

Das **Protocoll** *der Commission* lautet:

«In ihrer 14. Sitzung, am 19. April, sah die Commission die Frage einer Gleichstellung der Tarife im directen überseeischen Verkehr über St. Petersburg und des Lokaltarifs der Nicolaibahn durch.

Als wichtigste Ursachen zur Anregung dieser Frage dienten folgende Umstände.

Im Februar d. J. wandten sich einige Vertreter der St. Petersburger Kaufmannschaft an den Präsidenten der Commission mit der Bitte, dass den in Berlin versammelten Vertretern russischer Eisenbahnen und einiger ausländischer Dampfer-Compagnien, nicht zugestanden würde, Abmachungen wegen Prolongation der directen überseeischen, internationalen Tarif-Conventionen nach Moskau über die baltischen Häfen Reval, Riga, Libau — abzuschliessen, ohne die Bedingung einer vorgängigen regierungsseitigen Durchsicht; da diese Conventionen auf den Petersburger Handel einen schädlichen Einfluss ausübten. Dieser nachtheilige Einfluss besteht, wie aus den weiteren Erklärungen der Kaufmannschaft hervorgeht, darin, dass einige unserer Eisenbahnen, welche mit ausländischen Dampfschifffahrts-Gesellschaften eine Convention über directen internationalen Waarenverkehr nach Moskau — via Reval, Riga und Libau — abschlossen, den durch diese Dampfschifffahrts-Gesellschaften angebrachten Waaren bei deren Uebergabe auf die Eisenbahn in jenen Häfen, solche niedrige Tarife gewährten, bei deren Existenz Petersburg, nicht eingeschlossen in die Conventionen des directen Verkehrs, und nicht im Genuss solcher Vorzugstarife auf die Importwaaren, vollständig von den moskowischen und transmoskowischen Märkten für seine Importartikel abgeschnitten erschien. Demgemäss entlöschten z. B. laut Mittheilung des Vertreters des St. Petersburger Börsencomité's während der Navigation 1884 — 116 Dampfer ihre ausländischen Importwaaren vorgängig in Riga, Reval und Libau und kamen mit Ballast nach Petersburg zwecks Retourladung, anstatt ihre einkommende Ladung während

der Navigationsperiode nach Petersburg zu bringen, welch' letzterer Platz an Exportgütern stets Ueberfluss hat. Es kam auch vor, dass Dampfer aus vorgenannten 3 Häfen des baltischen Meeres nach Entlöschung ihrer einkommenden Waaren, in Ballast nach England gingen, dort Kohlen einnahmen und dann mit Kohlen nach Kronstadt kamen zwecks Einnahme von Getreideladung.

Da von der Tarifcommission keine unmittelbare Verfügungen ausgehen können, so hielt in Anbetracht der Wichtigkeit und Dringlichkeit der angeregten Frage, und ihres innigen Zusammenhanges mit der Aufgabe der Commission bezüglich des Tarifs der Nicolaibahn, der Präsident der Commission es für seine Pflicht, das Gesuch der St Petersburger Kaufmannschaft dem Minister der Wegebau-Communicationen zu übergeben.

Der Herr Minister der Wegebau-Communicationen richtete seine besondere Aufmerksamkeit auf dieses Gesuch, setzte sich mit dem Herrn Finanzminister in Verbindung und hielt es nach Uebereinkunft mit Letzterem — zwecks Entscheidung der Frage über die Prolongation der in Berlin zur Berathung stehenden Conventionen für zweckmässig, dieselben einer vorläufigen Durchsicht der Regierung zu unterwerfen. — In Folge dessen wurde dem Vertreter der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft auf der Berliner Conferenz von dem Eisenbahn-Departement der telegraphische Auftrag ertheilt, um einem definitiven Abschluss der Conventionen vorzubeugen: sämmtlichen Vertretern russischer Eisenbahnen zu notificiren, dass alle Beschlüsse der Conferenz, welche Verträge und Tarife directer internationaler und überseeischer Verkehre beträfen, vor ihrer Inkraftsetzung der Regierung zur Durchsicht und Bestätigung vorgestellt werden müssten. Gemäss dieser Verfügung reichte die Libau-Romnyer Eisenbahn den bis zu dieser Zeit wirksam gewesenen Conventionstarif für den Güterverkehr im nordischen überseeischen Verkehr, rücksichtlich dessen Prolongation die Februarconferenz in Berlin eine

*präliminarische**) Beschlussfassung getroffen hatte, dem Ministerium der Wegebau-Communicationen ein.

Zur Durchsicht dieses Gegenstandes war beim Ministerium der Wegebau-Communicationen ein besonderes Consilium unter dem Vorsitze des Mitgliedes gegenwärtiger Commission Wirkl. Staatsrath Wengrjinowitsch unter Theilnahme von Repräsentanten des Finanzministeriums, des Petersburger Börsencomité's und der Petersburger Kaufmannschaft eingesetzt worden.

Zwecks richtiger Entscheidung des der Commission überwiesenen Gegenstandes des Localtarifs der Nicolaibahn mit Bezug auf die Importwaaren, sprach der Präsident der Commission unter Hinweis auf die in jenem Consilium gemachten Erklärungen und desbezüglichen Resolutionen und auf die in den Materialien der Commission vorhandenen Daten, folgende Ansichten und Folgerungen aus:

«Die Conventionen des directen überseeischen Verkehrs üben einen schweren Druck auf den St. Petersburger Handel aus, in der

---

*) Schon das Wort «präliminarisch» deutet darauf hin, dass die in Berlin verhandelte Prolongation bis zum 1. October einen bindenden Charakter noch nicht erlangt hatte. Es erscheint aber nicht überflüssig, hier den betr. Passus des Berliner Conferenz-Protocolls, wie solches von allen Eisenbahnen nnd Dampfschifffahrts-Gesellschaften unterschrieben ist, anzufügen. Der Protocollpassus lautet:

Der Vertreter der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft erklärt, dass er in Folge des empfangenen Telegrammes nicht in der Lage sei, sich an den zugestandenen Termin der Verlängerung der Tarife bis 1./13. October zu binden, welchem Ausspruche sich die Vertreter der übrigen Eisenbahnen anschliessen.

Die Generalconferenz beschliesst endlich, die geschäftsführende Verwaltung zu ersuchen, falls von Seiten des Ministeriums Aenderungen der beschlossenen Tarifbestimmungen beantragt werden sollten, dahin Vorstellung machen zu wollen, dass diese Aenderungen nicht vor dem 1./13. October 1885 eingeführt werden, und zwar schon mit Rücksicht darauf, als die Rhedereien die Eisenbahnen verbindlich erachten, die ihnen bis zum 1./13. October 1885 schon früher zugesicherten Bahnfrachten einzuhalten.

Der Vertreter der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft erklärt, dass den Dampfschifffahrts-Gesellschaften gegenüber, Verpflichtungen erst nach Behandlung der Fragen in der Generalconferenz seitens der Eisenbahnen entstehen.

(Anmerkung des Verf.)

Hinsicht, dass sie St. Petersburg von dem Moskauer Markt abschneiden, während dieser mit jenem beständig unzertrennlich verbunden war. In Wirklichkeit betreffen vorerwähnte Conventionen, wie das schon vorhin bemerkt wurde, nur den directen Verkehr Königsberg's, Libau's, Riga's und Reval's mit Moskau, lassen aber den direkten Verkehr Petersburg's mit Moskau völlig bei Seite! Die Nicolaibahn war an jenem Verkehr betheiligt für die Entfernung von Tosna-Moskau (mit der Baltischen Bahn). St. Petersburg war bei Seite geschoben, ungeachtet dessen, dass der Eisenbahnweg von Petersburg nach Moskau nur 600 Werst lang ist, während die Entfernung von Reval nach Moskau 900 Werst, von Libau nach Moskau bis 1200 und von Königsberg nach Moskau über 1400 Werst beträgt. Auf diese Weise können weder die kurze Entfernung, noch auch der jüngst beendete Bau des Seecanals dem Petersburger Platze seine natürliche commerzielle Bedeutung sichern — ohne Einsetzung rationeller Tarife.

Die Vertreter der Kaufmannschaft hatten in dem betreffenden Consilium erklärt, dass bei einer Fortdauer der bestehenden Tarifverhältnisse für die übrigen Häfen des baltischen Meeres, es den Petersburger Import-Grosshandelsfirmen vortheilhafter sei, ihre Comptoire nach Königsberg überzuführen, d.h. nach demjenigen Hafen, welcher, obgleich weiter entfernt von Moskau, als alle anderen, doch bei der Gleichheit aller Tarifsätze von den baltischen Häfen nach Moskau, der meistbegünstigste Platz in den Conventionen der russischen Eisenbahnen mit ausländischen Dampfschiffsgesellschaften sei. Kraft dieser Conventionen werden z. B. aus Reval, Riga, Libau und Königsberg nach Moskau *unter der grossen Zahl anderer Gegenstände*, Eisen zum Tarif von $^1/_{52}$—$^1/_{80}$ befördert, während von Petersburg nach Moskau dieselbe Waare $^1/_{40}$ pro Pud und Werst bezahlen muss; Cement zahlt in ersterer Richtung $^1/_{50}$—$^1/_{80}$, in zweiter $^1/_{40}$; Baumwolle in ersterer $^1/_{47}$—$^1/_{75}$ in zweiter $^1/_{24}$; Thee in ersterer $^1/_{36}$—$^1/_{57}$ in zweiter $^1/_{15}$; Garne, chemische und andere Fabricate ausländischer Herkunft, welche mit denselben Artikeln russischer

Production concurriren, werden nach Moskau ebenso zu niedrigeren Tarifsätzen befördert. Mit anderen Worten die Frachtsumme von Königsberg, Libau, Riga und Reval nach Moskau beträgt für viele Artikel 30½, 25 und 21 Kop. per Pud auf 900—1400 Werst, während von Petersburg nach Moskau die Fracht auf 40 und 30 Kop. für 600 Werst festgesetzt ist.

Es erweist sich ferner, dass die Tarife für den Transport ausländischer, meistentheils sehr werthvoller Waaren, kraft jener Conventionen nicht nur unproportional, sondern auch überhaupt sehr niedrig sind; so dass die genannten Conventionen auch ohne jede Nothwendigkeit die Einnahmen unserer Eisenbahnen verringern, wodurch der Reichsrentei bei der vorhandenen Zinsgarantie ein bedeutender Verlust zugefügt wird. Ausserdem führt die niedrige Norm der Eisenbahntarife im directen überseeischen und internationalen Verkehr, den Import erleichternd, zu einer Ueberfüllung unserer Märkte mit ausländischen Waaren, nicht selten zum Schaden der russischen Production, und wirkt der Zollpolitik der Regierung entgegen.

Indem jene Tarifconventionen des nordischen überseeischen Verkehrs mit Moskau systematisch den Handel St. Petersburgs zu Gunsten von Königsberg, Libau, Riga und Reval untergraben und die regierungsseitigen Massnahmen zur Förderung russischer Industrie paralysiren, berauben dieselben unsere noch erst im Entstehen begriffene Handelsflotte der Möglichkeit ihrer Entwickelung. Laut jenen Conventionen sind «verschiedene» Tarife für diejenigen Waaren eingestellt, welche in den Häfen mit Dampfern der an den Conventionen betheiligten Compagnien ankommen (Connoissementsverkehr) und für diejenigen Waaren, welche in eben denselben Häfen von anderen Schiffen angebracht werden. Der Unterschied zwischen den Tarifen, welche den Dampfschiffen der bei der Convention betheiligten Compagnien gewährt sind, und den Tarifen für diejenigen Schiffe, welche bei den Conventionen nicht betheiligt sind, beträgt bis zu 18%. *Infolge dessen ist der russische Kaufmann, welcher selbst eigene*

Dampfer besitzt, genöthigt, die Gegenstände seines Importhandels nach jenen Häfen zu bringen auf den Schiffen derjenigen ausländischen Compagnien, welche Dank den Verträgen über den Connoissementsverkehr in ein solches Monopolverhältniss gestellt sind, mit welchem jede Concurrenz unmöglich ist. — Verständlich daher, dass das Monopol der Einfuhr in bedeutendem Grade auch für dieselben Compagnien den russischen Ausfuhrtransport monopolisirt und die Verwohlfeilerung des Transports unserer Ausfuhrwaaren hindert; die Eisenbahnen, welche sehr wenig Einnahme von den Importgegenständen haben, können den Tarif auf die Hauptexportgegenstände nicht ermässigen — was bei der Berathung der Commission über den Getreidetarif der Nicolaibahn erklärt worden ist.

Ein solcher Charakter der Conventionen der directen überseeischen und internationalen Verkehre führt nur zu demjenigen Gesichtspuncte, dass dieselben die Erscheinung einer überaus kurzsichtigenTarifpolitik der Eisenbahnen bilden, welche in strictem Widerspruche steht mit den Interessen der Volkswirthschaft und den öconomischen Bedürfnissen des Landes.

Indessen sind die Conventionen des directen überseeischen Verkehrs zeitweilig noch in Kraft geblieben. Laut Resolution des vorgenannten Consiliums (bestätigt vom Herrn Bautenminister am 20. März) ist der Termin der Fortdauer der Tarifconventionen im directen Verkehr auf den 1. October dieses Jahres beschränkt. Mit Eintritt dieses Termins ist dann erst die Möglichkeit geboten, Massregeln zur Beseitigung des schädlichen Einflusses dieser Conventionen zu ergreifen. Indessen zu dem Zwecke, um im Laufe schon der diesjährigen Navigation den für die Interessen Petersburgs schädlichen Einfluss der in Berlin vereinbarten Conventionen abzuschwächen und dem Petersburger Platze die seiner geographischen Lage gebührende commerzielle Bedeutung wiederzugeben, hat der Herr Minister der Wegebau-Communicationen, gemäss dem Gutachten des vorerwähnten Consiliums, der Grossen Ei-

senbahngellschaft aufgegeben, nicht später als zum 1. Mai d. J. zur Bestätigung des Ministers einen Tarif vorzustellen für diejenigen Waaren, welche im St. Petersburger Hafen zur Weiterbeförderung nach Moskau ankommen, wobei man die Tarife, welche von Königsberg, Libau, Riga und Reval existiren, in Berücksichtigung zu ziehen habe, und sich zur Vermeidung einer Concurrenz in Einvernehmen zu setzen habe mit denjenigen Bahnen, welche nach obigen Häfen führen, und indem man ebenso den in jenem Consilium erfolgten Erörterungen der St. Petersburger Kaufmannschaft Rechnung trüge. Ausserdem ist die Hinausschiebung des Aufhörens der directen überseeischen und internationalen Verkehrsconventionen nur vom Ministerium zugelassen worden unter Beobachtung folgender Bedingungen:

a) die festgesetzten Eisenbahntarife des überseeischen Verkehrs dürfen nicht weiter ermässigt werden und

b) die Tarifsätze von den Häfen nach Moskau müssen ein und dieselben sein für alle Waaren, welche seewärts ankommen, sowohl im Connoissements- als im Gelegenheitsverkehr.

In Hinsicht auf diesen zweiten Punct erklärte eines der Mitglieder der Commission, Beamter der Grossen Eisenbahngesellschaft (Herr Perl) in der Sitzung der Commission vom 19. April, dass eine solche Verfügung zu Einwendungen seitens der interessirten Dampfschiffsgesellschaften führe. *) — Indem man aber die bereits zu diesem Gegenstande erfolgte Verfügung des Herrn Ministers der Wegebaucommunicationen in's Auge fasst, lassen sich wohl keine Abweichungen irgendwelcher Art von dieser Regel erwarten, welche im gegenwärtigen Falle um so weniger wünschenswerth wären, als die Zukunft unserer Handelsflotte darunter leidet, deren Entwickelung, wie eben erklärt, in dem Connoissementsverkehr unüberwindlichen Hindernissen begegnet.

*) Verfasser glaubt unter Hinweis auf die Anmerkung (S. 68) bemerken zu müssen, dass es in der Macht des Bautenministeriums lag, die Prolongation überhaupt zu verweigern abgesehen von dem Character der Conventionen.

Die Vertreter der St. Petersburger Kaufmannschaft, welche an dem mehrerwähnten Consilium theilnahmen, haben ihre Einwilligung zu einer zeitweiligen Fortdauer jener Conventionen bis zum 1. October ausgesprochen unter folgenden unerlässlichen Bedingungen:

1) die Nicolaibahn muss die Waaren der Petersburger Kaufmannschaft zu denselben Tarifsätzen führen, zu welchen sie Waaren ausländischer Absender und für ausländische Dampfschifffahrts-Gesellschaften transportirt.

2) Der Tarif zwischen St. Petersburg (Seecanal oder Waarenstation der Nicolaibahn) und Moskau muss in folgender Weise zusammengestellt werden: für die Entfernung Tosna —Moskau erhält die Nicolaibahn denselben Antheil, welchen sie im directen überseeischen Verkehr via Reval bekommt, und für die Entfernung Petersburg—Tosna muss sie proportional zu jenen Antheilen bekommen (für 50 Werst vom Petersburger Bahnhof und für 68 Werst vom Seecanal).

Das vorerwähnte Consilium liess die von der St. Petersburger Kaufmannschaft aufgeworfene Frage über *Gleichstellung des sogenannten Localtarifs der Nicolaibahn mit demjenigen Tarif, welcher im directen überseeischen Verkehr zwischen den beiden Hauptstädten aufgestellt werden wird* im Verhältniss zu denselben directen Tarifen von Libau, Riga und Reval — unentschieden. Die Entscheidung dieser Frage ist vom Herrn Minister der Wegebau-Communicationen der gegenwärtigen Commission überwiesen worden, in Anbetracht ihres unzertrennlichen Zusammenhanges mit der directen Aufgabe der Commission.

Indem die Commission zur Prüfung dieses Gegenstandes schritt, *welcher eine der wichtigsten Fragen des Eisenbahntarifs repräsentirt,* musste sie sich vor allem die Bedeutung vergegenwärtigen, welche der Transport «Localtarif» bei seiner Gegenüberstellung zu «Tarifen des directen Verkehrs» hat. Die Vertreter der Eisenbahngesell-

schaften in dem mehrerwähnten Consilium hatten erklärt, dass die Eisenbahnen niemals auf eine Gleichstellung der Tarifsätze des localen Verkehrs mit Tarifen directer Verkehre eingehen würden denn diese Tarife (loco und transit) seien nach ihrer Meinung vollständig verschieden.

Indem man bei einer genauen Definirung dieser bei weitem in unserer Eisenbahnpraxis noch nicht aufgeklärten Ausdrücke nicht weiter verweilt und auch nur beiläufiig erwähnt, dass der bei den Eisenbahnen bestehende Unterschied in Tarifsätzen des «localen» und «directen» Verkehrs — ein Unterschied, welcher in den *Allerhöchst* bestätigten Statuten der Eisenbahngesellschaften nicht begründet liegt — sich als ausserordentlich unbestimmt erweisst; kann man sich nicht verhehlen, dass die verschiedenartige Erscheinung der practischen Anwendung dieses Unterschiedes einen starken Mangel leidet an Beweisgründen für ihren Nutzen.

Gegenwärtig geht die Commission indessen nicht in eine detaillirte Durchsicht dieser complicirten Frage vom principiellen Standpuncte ein, weil diese Frage ausserhalb der Grenzen des Nicolaibahntarifs sich bewegt und s. Z, mit anderen allgemeinen Fragen zusammen der Durcharbeitung der Commission wird unterliegen müssen. Was indessen die Nicolaibahn betrifft, so kann die Commission nur anerkennen, dass eine directe ununterbrochene Verbindung zwischen Petersburg und Moskau, für gleichviel welche Waaren — ob aus dem Auslande eingeführt, oder inländischer Herkunft — keinesfalls «Localverkehr» genannt und sogenannten localen hohen Tarifen unterworfen werden kann. Petersburg und Moskau sind ausnahmsweise Plätze, welche eine ganz ausserordentliche öconomische Bedeutung für Russland haben; diese wie jene Stadt sind als Puncte eines bedeutenden Handels und einer bedeutenden Industrie so hervorragend wichtig, dass man ihnen die beschränkte Bedeutung von quasi localen Centren nicht zuerkennen kann. Den commerciellen Beziehungen Petersburgs mit Moskau den Character eines Localverkehrs beizumessen, auf

gleicher Stufe mit einem Verkehr zwischen kleinen Stationen; und den Waarentransport zwischen den beiden Hauptstädten einem localen, im Vergleich zu den Tarifen Königsberg's, Libau's, Riga's oder Reval's, ausserordentlich hohen Tarif zu unterwerfen — ist nicht die geringste Veranlassung vorhanden.

Von einem der Mitglieder der Commission, dem Vertreter der Grossen Eisenbahngesellschaft auf der Berliner Conferenz, war darauf hingewiesen worden, dass der Transport im directen Verkehr, ausser einer verhältnissmässig grösseren Waarenquantität, eine Abmachung zwischen wenigstens zwei Eisenbahnen zur Voraussetzung hat; dass in Abhängigkeit von der Natur der aus Russland zum Export gelangenden Waaren, nach allen Häfen mehr Wagons gehen, als für den Rückfrachtverkehr nöthig sind; so z. B. versende Libau gegenwärtig viel Getreide, bekomme aber nicht den zehnten Theil Retourladung; (die Nicolaibahn hat gleichfalls 2000 leere Retourwagons laufen). Das sei die Ursache, wesshalb Libau — obgleich dieser Platz auf 600 Werst weiter entfernt liegt von Moskau, als Petersburg — mit Gewinn für die Bahn einen niedrigen Tarif haben kann; ausserdem bemüht sich jeder Hafen, ausländische Waaren zu bekommen, damit er auf seiner Rhede Schiffe für den Export habe; wenn man dem Gesuche «der Petersburger Industriellen und Kaufleute» bezüglich Gleichstellung der Localtarife nach Moskau mit den Tarifen des directen Verkehrs willfahre, so würde ganz dasselbe Gesuch auch von Reval, Riga und Libau aufgeworfen werden; wenn man anstelle des directen Tarifs den Localtarif anwende, so würde die ausschlaggebende Bedeutung auf die Entfernung entfallen. Der Unterschied zwischen den höheren Local- und den niedrigeren directen Tarifen hänge laut Erklärung desselben Mitgliedes, Herrn Perl, davon ab, dass die Transitbahnen sich nicht in gleichen Verhältnissen zur Streckenlänge des Transport befinden und den Transport durch ermässigte Tarife zu sich heranziehen müssen, während der locale Transport die betreffende Eisenbahn nicht umgehen kann; so kann die

Petersburger Waare, welche nach Moskau abgefertigt werden soll, der Nicolaibahn nicht entgehen, denn es bleibt ihr keine andere Wahl; die englische Waare aber kann nach Moskau gehen, sowohl über Reval als auch über Riga und Libau!

Es ist indessen vollkommen einleuchtend, dass sogar auch von diesem Gesichtspuncte aus kein wesentlicher Unterschied existirt zwischen den Richtungen Reval—Tosna—Moskau oder Petersburg—Tosna—Moskau, während in Hinsicht auf den Tarif ein colossaler Unterschied existirt. «Der directe Eisenbahnverkehr» besteht aus einer Uebereinkunft über den Transport einer Waare bis zum Bestimmungspuncte ohne jede Theilnahme des Waareneigenthümers auf den zwischenliegenden Puncten — zwischen Eisenbahnen, welche verschiedenen Besitzern gehören. Diese Charactereigenthümlichkeit wird hinfällig, sobald der ganze Schienenweg zwischen Absendungs- und Bestimmungs-Station sich in den Händen eines einzigen Besitzers befindet. Eine solche Charactereigenthümlichkeit scheint bis zu dem Grade unwesentlich für den Transport selbst, dass die Commission sich auf denselben nicht basiren kann. Bei einer solchen Auslegung ergäbe es sich ja, dass zwischen Petersburg und Rjäsan oder Rybinsk ein directer Verkehr existiren kann, während — um den Handelsbeziehungen Petersburgs mit Moskau den Vortheil einer directen Verbindung zu gewähren — es nothwendig wäre, die Nicolaibahn zwischen zwei Besitzern zu theilen. Nach Meinung der Commission kann man den Verkehr zwischen Petersburg und Moskau unmöglich vergleichen mit dem Verkehr zwischen je zwei anderweitigen kleinen Stationen, und auf die ununterbrochene Verkehrsverbindung zwischen Petersburg und Moskau kann man unmöglich anders sehen als auf einen *directen Verkehr*, wenn schon zu einer solchen Unterscheidung eine Nothwendigkeit vorhanden sein sollte; deshalb ist ein solcher Verkehr allen Bedingungen eines directen aber keineswegs eines localen Verkehrs zu unterwerfen.

Indem die Commission sich auf diese allgemeinen Erwägungen beschränkte, ging dieselbe zur Prüfung der Frage der Anwendung eines localen und eines überseeischen Tarifs, speciell rücksichtlich der Nicolaibahn, über.

Die Grosse Eisenbahngesellschaft hatte darauf hingewiesen, dass bis hierher ein directer Verkehr für Moskau über St. Petersburg nicht hätte eingerichtet werden können in Folge dessen, dass der Seecanal nicht ausgebaut war und die einnahmelose Putilowbahn durch eine separate Gesellschaft exploitirt wurde. Jetzt im Hinblick auf die Vollendung des Seecanals u. Gutujewsky-Bassins und des Uebergangs der Putilowbahn in die Verwaltung der Grossen Eisenbahngesellschaft, in Folge dessen der überseeische Verkehr Moskaus via St. Petersburg sich bedeutend verbessere; beabsichtigt der Conseil der Grossen Eisenbahngesellschaft einen directen überseeischen Verkehr einzurichten, wünscht aber in denselben nicht die St. Petersburger Waarenstation, sondern Gutujewsky Ostrow aufzunehmen. Hieraus entsteht vor allem die Frage, welchem Tarife werden die Transporte *aus* Petersburg nach Moskau (Waaren einheimischer Production) unterworfen werden, zu derselben Zeit wenn Transittransporte *über* Petersburg nach Moskau (Waaren ausländiseher Production) der gleichen Waarengattung zu einem ermässigten Tarife des directen Verkehrs befördert werden? Die Aufstellung einer so merkwürdigen Frage kann nach Meinung des Präsidenten nur eine Rechtfertigung finden durch diejenige anormale Lage, in welche der Petersburger Hafen, die russische Industrie und der russische Handel sich durch die Conventionen des directen überseeischen Verkehrs gestellt sieht. Die Mitglieder der Commission, nicht ausgeschlossen selbst den Vertreter der Grossen Eisenbahngesellschaft, machten keine Einwendungen irgend welcher Art gegen die Nothwendigkeit einer Gleichstellung dieser beiden Tarife und erkannten es einstimmig für völlig unmöglich, das gegenwärtige System, laut welchem Gegenstände russischer Provenienz, welche aus Petersburg nach Moskau beför-

dert werden, höheren Tarifen unterworfen werden, als die gleichen Gegenstände ausländischer Provenienz, welche über Petersburg nach Moskau abgefertigt werden — aufrecht zu erhalten.

Complicirter erschien auf den ersten Blick die Frage: zu welchem Tarife solche ausländische Waaren aus Petersburg befördert werden sollen, welche der russischen Production keine Concurrenz machen. Nach Entscheidung des voraufgegangenen Gegenstandes wurde, auch diese Frage von der Commission in demselben Sinne entschieden wie die Frage über den Tarif für Waaren russischer Provenienz. Die Commission fand keine Gründe: um Waaren, welche aus dem Auslande angekommen, in Petersburg gelagert worden sind und dann weiter nach Moskau abgefertigt werden, irgend welchen besonderen Bedingungen zu unterwerfen; dieser Gegenstand hat ja überhaupt nur Bedeutung für den Importeur, welcher auf sein eigenes Risico Extrakosten für Ausladung der Waare in Petersburg, ihre Lagerung und alsdann Ueberführung nach dem Nicolaibahnhof übernimmt, um die Waare nach Moskau abzusenden — während er dies direct aus dem Hafen machen konnte. Wenn weiter ein höherer Tarif auf Waaren, welche in Petersburg angehalten und dann nach Moskau nicht von Gutujewsky Ostrow aus, sondern von der Nicolaibahn abgefertigt werden, so könnte man ja diesen Tarif leicht umgehen, indem man die Waaren aus den städtischen Lagerplätzen nach Gutujewsky Ostrow dirigirt, um den billigen Tarif des directen Verkehrs zu geniessen. Ueberhaupt findet die Commission keine Basis dafür, dass man für diese Waaren einen besondern Tarif einstellen dürfe, welcher höher sei, als der überseeische Tarif; denn die Beseitigung jeglicher Vermittelung des russischen Grosshandels zwischen den ausländischen Produzenten und den inneren Gouvernements Russlands, durch Gewährung von Vortheilen für solche Vermittlung an die «ausländische Kaufmannschaft», indem man für letztere günstigere Tarife im directen überseeischen Verkehr aufstellt, kann nicht als Aufgabe der russischen Bahnen angesehen werden.

Beim Uebergang zu der Frage wegen Bestimmung der Höhe des sogenannten Localtarifs der Nicolaibahn aus Petersburg nach Moskau, ersuchte der Präsident den Vertreter der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft, mitzutheilen, ob der Tarif für den directen überseeischen Verkehr über Petersburg bereits ausgearbeitet, und in welcher Art derselbe zusammengestellt sei. Da zur Zeit dieser Sitzung (19. April) dieser sogenannte überseeische Tarif noch nicht beendigt war, sondern erst zum 1. Mai zusammengestellt sein wird, so hält die Commission es für nöthig im Princip festzustellen, dass *die Sätze des sogenannten Localtarifs zwischen Petersburg und Moskau identisch mit den Sätzen des überseeischen direeten Verkehrs nach Moskau via Petersburg sein müssen;* der betreffende Tarif selbst wird festgestellt werden, separat von der gegenwärtigen Commission, in obengenanntem Consilium unter dem Vorsitz des Wirkl. Staatsraths Wengrjinowitsch, und an der Durchsicht desselben werden Vertreter des Finanzministeriums und der Petersburger Kaufmannschaft theilnehmen.

Nach Aufstellung dieses Princips kam die Commission zu Folgendem Standpunct: Da die Conventionen des directen Verkehrs bis zum 1. Oct. in Kraft belassen sind, so befindet sich der Tarif des directen überseeischen Verkehrs über Petersburg nach Moskau und folglich auch der Tarif des Localverkehrs zwischen beiden Städten leider bis zum 1. October in voller Abhängigkeit von den Tarifen, welche laut jenen Conventionen über Reval, Riga und Libau existiren. Wenn auch die Ausgleichung dieser zeitweiligen Tarife bis zu einem gewissen Grade unsern Handel und unsere Industrie vor weiteren ungerechten Bevorzugungen des ausländischen Handels und der ausländischen Industrie schützt und auch bis zu einem gewissen Grade die Bedeutung des Petersburger Hafens wieder herstellt, so behält doch die niedrige Norm dieser Tarife noch bis zum 1. October ihren ganzen schädlichen Einfluss unmittelbar auf die Interessen der Reichsrentei bei; erst nach Aufhebung jener Conventionen, laut welchen die

billigen Tarife für die Importwaaren festgesetzt sind, können diese Tarife auf unseren Eisenhahnen überhaupt, und auf der Nicolaibahn im besonderen, erhöht werden. Auf diese Weise gehört die Festsetzung von Tarifsätzen, welche nach dem 1. October oder überhaupt nach dem Zeitpunct der Aufhebung der Conventionen der directen überseeischen Verkehre — wenn solche Aufhebung sich nicht zum 1. Oct. vollzöge — in Kraft zu treten haben: zur zweiten speciellen Aufgabe der Commission, unabhängig von der soeben erst getroffenen principiellen Entscheidung. In dieser Beziehung spricht die Commission die Voraussetzung aus, dass die *wünschenswerth höheren Tarifsätze der Nicolaibahn auf die Importwaaren in gebührendem Massstabe als Anleitung und Regulator dienen werden bei der seinerzeitigen Festsetzung der Tarife in den übrigen Verkehrsrichtungen von den südlichen und westlichen Grenzen des Reichs nach Moskau, an Stelle der jetzt existirenden niedrigen Tarife in den Conventionen der directen überseeischen und internationalen Ueberland-Verkehre.* Die Vertreter vom Handel und der Industrie innerhalb der Commission hatten sich auf die von dem Vorsitzenden ihnen gestellte Frage in dem Sinne*) ausgesprochen, dass natürlich für die Gegenstände der Petersburger Production in keinem Falle ein Unterschied zu Gunsten des directen überseeischen Verkehrs existiren dürfe, da ein solcher Unterschied eine ungerechte Bevorzugung ausländischer Produzenten vor den russischen involvire, aber dass die Industrie überhaupt nicht interessirt sei an einer bedingungslosen Aufrechterhaltung (nach Aufhebung der Conventionen der directen Verkehre) zwischen Petersburg und Moskau, derjenigen niedrigen Tarife, welche infolge der Berliner

*) Zu der Sitzung vom 19. April war auch der Director der Tentelewschen chem. Fabrik, Dr. Schneider eingeladen, um über die Interessen der Petersburger Industrie bez. einer Gleichstellung der localen und directen Tarife seine Erklärungen abzugeben. Die Vertreter des Moskauer Börsencomités, welche zur Theilnahme an den Arbeiten der Commission eingeladen waren, sind nicht zu einer einzigen Sitzung erschienen. Die Vertreter des Eisenbahncongresses resp. ihrer drei Gruppen, erschienen nur sehr selten. (Anm. im Protocoll.)

Conventionen über die directen Verkehre festgesetzt werden müssten; sie erklärten, dass während von der einen Seite die Erzeugnisse Petersburger Fabriken höhere Tarife vertragen könnten, so von der anderen Seite die Moskauer Manufacturen leicht sich mit einer Tariferhöhung auf die einzuführenden Rohproducte aussöhnen würden, wenn eben die ausländischen Fabricate, welche im directen Verkehre über die Häfen des baltischen und schwarzen Meeres und über die Landgrenze nach Moskau befördert werden, höheren, rationell mit den Tarifen der Nicolaibahn in Einklang gebrachten Tarifen unterworfen würden.

Die Vertreter der Industrie wiesen darauf hin, dass von der Erniedrigung des Tarifs zu Gunsten der ausländischen Waaren, erstens die Eisenbahnen in ihrer ganzen Zusammengehörigkeit verlieren, denn sie bekommen ihre Einnahmen nicht in dem Maasse, in welchem die Waaren für den Transport bezahlen könnten, und hieraus verliere auf den genannten Bahnen auch der Staatsfiscus; zweitens es verliert die Industrie, denn die ausländische Concurrenz paralysire ihre Anstrengungen und mit der Industrie zusammen verliere auch der Staat, weil die Industriethätigkeit einen Theil des Staatsorganismus repräsentirt. Es gewinnen die ausländischen Dampfschiffsbesitzer, ausländische Fabriken und die an den Conventionen sonst Betheiligten.

Die Vertreter vom Handel erklärten, dass auch sie von ihrer Seite keineswegs der unbedingten Aufrechterhaltung derjenigen niedrigen Tarife zwischen Petersburg und Moskau, welche bis zum 1. October festgesetzt werden müssten, bedürften, sondern nur dafür einträten, dass im Falle einer Erhöhung dieser Tarifsätze dieselben in einem entsprechenden Verhältniss ständen zu den Tarifen, welche in den anderen nach Moskau führenden Richtungen festgestellt werden. Die Vertreter der Kaufmannschaft bestätigten, dass sehr werthvolle ausländische Waaren in vielen Fällen ohne irgend welche Bedenklichkeiten eine Frachterhöhung vertrügen.

Alle diese Erklärungen, welche bei der weiteren Bearbeitung der Eisenbahntariffrage zur Richtschnur dienen können, hält die Commission als für im höchsten Grade wichtig, weil nicht selten Industrie und Handel beschuldigt werden, blindlings Tarif-erniedrigungen anzustreben, um ihre Waaren auf Kosten entweder der Eisenbahnen oder des Staatsfiscus transportirt zu sehen.

Die Erhöhung des Tarifs auf Einfuhrwaaren hat für die Nicolai-bahn speciell noch die Bedeutung, dass sich die Möglichkeit zur Erhöhung ihrer Einnahmen bietet als Entschädigung für etwaige Einnahme-Einbussen, falls aus den von der Commission im Staats-interesse nützlich erachteten Tarifermässigungen auf einige Export-gegenstände solche Einbussen resultiren sollten. Aber diese Erhöhung kann nur dann stattfinden, wenn die Tarife des directen Verkehrs nach Moskau in allen den verschiedenen Richtungen erhöht sein werden; wenn die Dauer der Conventionen der directen überseeischen Verkehre, soweit dieselbe die Tarife betrifft, bis zum ersten October nicht aufgehoben sein wird, und die Tarife der anderen Richtungen unregulirt bleiben, so kann von einer Erhöhung der Tarife der Nicolaibahn vom 1. October natürlich keine Rede sein.

Auf Grundlage des Obengesagten und nach den besonderen Erklärungen des Mitgliedes der Commission, Herrn Hoch, über den Nachtheil der Conventionen der directen überseeischen und internationalen Verkehre für die commerciellen und industriellen Interessen Russlands und für unseren Staatsfiscus, kam die Commission: von der *Ueberzeugung ausgehend,* dass die im Februar dieses Jahres aufgeworfene Frage über die Ausserkraftsetzung der besonderen ermässigten Tarife im directen überseeischen und internationalen Verkehre auf ausländische Waaren, sich durch *endgültige Aufhebung derselben mit dem* 1. *October* 1885, entscheidet — zu folgen der Resolution:

. *Bis zum* 1. *October* 1885 *d. h. bis zur Ausserkraftsetzung der überseeischen und anderen Conventionen, muss der Tarif der Nicolaibahn für Waaren, welche* ü b e r *Petersburg oder* a u s *Petersburg nach Moskau gehen, entsprechend erniedrigt werden bis zu einer gerechten Proportion im Vergleich zu den Tarifen der überseeischen und anderen Verkehre nach Moskau, damit dem Petersburger Platze die ihm gebührende natürliche Lage im Verhältnisse zu den übrigeu Häfen des Baltischen Meeres zurückgegeben werde. — Was den Tarif für den Transport von Gütern in umgekehrter Richtung d. h. von Moskau nach Petersburg bis zum* 1. *October anbetrifft, so hat die Commission speziell bei dieser Frage nicht verweilt; bei Feststellung des nach dem* 1. *October in Kraft zu setzenden Tarifs hat die Commission indessen stets gleiche Tarifsätze für beide Richtungen (nach Petersburg und nach Moskau) eingestellt, indem sie zuweilen die Tarifsätze in der Richtung von Moskau nach Petersburg für russische Waaren ermässigte. In Anbetracht dessen wäre die Anwendung eines solchen Prinzips auch bis zum* 1. *October auf die Tarifsätze des Waarentransports von Moskau her, vollständig rationell.*

. *Nach dem* 1. *October, oder nach vollständiger Aufhebung der bestehenden Conventionen directer internationaler Verkehre, muss eine Regulirung der Importtarife in allen, sowohl überseeischen als Ueberland-Verkehren erfolgen — indem man unbedingt dieselben bis zu der Ziffer der Localtarife erhöht, falls für eine Ausnahme von dieser Regel in jedem einzelnen Falle nicht eine regierungsseitige Genehmigung erfolgt ist. Bei einer solchen Regulirung sind in gebührende Berücksichtigung zu ziehen: die zeitweilige Zollpolitik der Regierung, die Interessen des Staatsfiscus, des Handels und der Industrie, ebenso wie die natürlichen und öconomischen Vortheile und Nachtheile der verschiedenen Häfen.*

I. *Die in Aussicht genommenen höheren Tarife auf verschiedene Importartikel können auf der Nicolaibahn erst dann in Anwen-*

dung kommen, nachdem die vorstehend genannten Bedingungen erfüllt sind.

IV. Hinsichtlich der Tarife für den Waarentransport von Petersburg nach Moskau darf kein Unterschied existiren für Waaren der localen, überhaupt russischen, Production im Vergleich zu den eingeführten (ausländischen) Waaren d. h. diese letzteren dürfen nicht niedriger, wie erstere, tarifirt werden.

V. Für alle Waaren des ausländischen Imports muss der Tarif der Nicolaibahn von Petersburg nach Moskau ganz egal sein, sowohl im sogenannten localen als auch directen Verkehr, und in jedem Falle, darf derselbe nicht unvortheilhafter sein, als der Tarif eines sogenannten directen überseeischen Verkehrs.

Weiter erübrigt der Commission, sich die ausgeführten allgemeinen Prinzipien zur Richtschnur dienen zu lassen für die Feststellung der einzelnen Tarifsätze der Nicolaibahn mit Bezugnahme auf die verschiedenen Importwaaren, welche letztere Tarifsätze aber erst nach dem 1. October oder überhaupt nach Aufhebung der auf der Berliner Conferenz zwischen Vertretern einiger unserer Eisenbahnen und ausländischer Dampfschiffscompagnien festgesetzten Tarife, in Kraft gesetzt werden sollen; während bis zu diesem Termine besondere provisorische Tarife im directen Verkehr von Petersburg nach Moskau in Wirksamkeit treten, deren Feststellung einem besonderen Consilium unter Vorsitz des w. Staatsraths Wengrjinowitsch aufgetragen ist. Die Ausserkraftsetzung dieser provisorischen Tarife, welche sowohl im directen als im localen Verkehr Anwendung zu finden haben, kann nur stattfinden gleichzeitig mit der Erhöhung der übrigen directen überseeischen und Ueberland-Tarife, u. z. mit Erhöhung derselben im Verhältniss zu denjenigen Einheitssätzen der Nicolaibahn, welche die Commission in Voraussetzung auf diese Erhöhung festsetzen wird.

(Folgen die Unterschriften des Protocolls.)

Es erscheint nicht überflüssig hier hinzuzufügen, dass bei diesem hochwichtigen Protocoll, der Vertreter der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft folgenden Zusatz zu seiner Unterschrift gemacht hat: «dass nämlich *die Gleichstellung der Tarife im Loco- und Transitverkehr Gegenstand der Zustimmung der Grossen Eisenbahngesellschaft sein muss, welcher lezteren voller Spielraum in der Veränderung der Tarifsätze eingeräumt bleiben muss bis zu der Zeit, wo die Frage der Concurrenzlinien und deren Tarife nicht endgültig in einem für die Grosse Eisenbahngesellschaft befriedigenden Sinne entschieden ist*».

Der letzte Theil dieses Vorbehalts ist ja völlig correct, und befindet sich ja im vollen Einklang zu den Resolutionen der Commission selbst. Die Commission hat ja in ihrem Protocolle, die Voraussetzung ausgesprochen, dass die für die Nicolaibahn innerhalb der Commission ausgearbeiteten neuen und theilweise ziemlich wesentlich erhöhten Tarifeinheitssätze die Grundlage bilden werden für die Erhöhung der gegenwärtig in den Concurrenzlinien vorhandenen abnorm niedrigen Tarife der übrigen überseeischen und internationalen etc. Verkehre, und dass die höheren Tarifsätze der Nicolaibahn erst in Kraft gesetzt werden können mit dem 1. October — d. h. mit dem bereits vom Ministerium der Wegebau-Communicationen jenen Conventionen gestellten Ablaufstermin; resp. der endgültigen Aufhebung dieser Verkehrsconventionen.

Bis zu diesem Zeitraum eben haben sowohl im directen als auch Localverkehr diejenigen «ermässigten Tarife» Gültigkeit, welche im Ministerium der Wegebau-Communicationen unter Theilnahme von Vertretern der Eisenbahnen und der Petersburger Kaufmannschaft *provisorisch* festgestellt sind.

Was den ersten Theil des obengenannten Vorbehalt des Vertreters der Grossen Eisenbahngesellschaft anbetrifft, so ist es wohl unzweifelhaft, dass der Verwaltungsrath der Grossen Esenbahngesellschaft nicht zögern wird, ohne administrative Einmischung sofort die-

jenige Gleichstellung zwischen den sogen. transit und loco Tarifen vom Petersburger Hafen und von der Petersburger Waarenstation nach Moskau einzuführen, welche Gleichstellung bei den Commissionsverhandlungen nicht nur als eine Forderung der Gerechtigkeit, sondern auch als ein Gebot der Nothwendigkeit sich erwiesen hat.

Es ist unwiderlegt geblieben und auch unwiderleglich, dass der Rückgang des Petersburger Handels fast in dem ganzen Umfang seiner Zerstörung hauptsächlich das Werk der Tarifpolitik der Nicolaibahn, und die Folge der widersinnigen und wirthschaftlich verkehrten Unterscheidung zwischen directen und localen, directen überseeischen und directen etc. Tarifen auf der ganzen Phalanx der russischen Eisenbahnen unter Theilnahme der Grossen Eisenbahngesellschaft — um nicht zu sagen, unter Initiative — gewesen ist.

Der Petersburger Handel hat genug geblutet, als dass es nicht höchste Zeit wäre, dem eine Grenze zu setzen. Ebenso hat die Petersburger Industrie ein Recht auf Gleichstellung gegenüber dem Tarif für ausländische Concurrenzartikel.

Der Staatsfiscus hat genug Opfer gebracht bei dem System ungerechter Bevorzugungen, durch welches jährlich ihm so und so viele Millionen in antinationalöconomischem d. h. antistaatlichem Sinne (wie dies genügend charakterisirt worden ist) entzogen worden sind. In der Verdrehung der gesammten Handels- und Industrieverhältnisse seines Landes leidet der Staat aber selbst im hohem Grade.

Alle diese Charaktereigenthümlichkeiten des Systems der directen überseeischen und internationalen Verkehre sind ja selbst in dem Commissionsprotocoll durch die Unterschrift des Vertreters der Grossen Eisenbahngesellschaft nicht entkräftet, sondern unzweideutig anerkannt, ebenso wie sie bei den Commissionsverhandlungen unangefochten geblieben sind.

Verfasser glaubt hier jetzt noch in Kürze auf diejenigen Tarifsätze eingehen zu müssen, welche *provisorisch* und abhängig von

den über die anderen baltischen Häfen und über die Landgrenze nach Moskau existirenden, von der Grossen Eisenbahngesellschaft als directer Tarif von der Hafen-Verbindungsbahn nach Moskau bereits in Kraft gesetzt sind, und nach den Beschlüssen der Tarifcommission auch gleichzeitig im sogenannten Localverkehr zwischen Petersburg und Moskau Anwendung zu finden haben.

Die Vertreter der Petersburger Kaufmannschaft, welche bei Feststellung dieser Tarife zugezogen worden sind, haben sich durch diese Tarife für keineswegs voll befriedigt erklärt. — Es sind zwar für einige Artikel wesentliche Ermässigungen gegen die früheren Petersburg-Moskauer Tarife gemacht worden; dagegen sind eine grosse Menge von Tarifen unverändert, welche ohne Rücksicht auf die von Petersburg nach Moskau nur 600 Werst betragende Entfernung auch heute noch und für die interimistische Dauer dieser Tarife dieselbe Frachtsumme repräsentiren, wie für die Entfernungen von 900 bis 1400 Werst ab Reval und Königsberg.

Die Vertreter der St. Petersburger Kaufmannschaft haben daher im Anschluss an eine bezügliche schriftliche Eingabe die ausdrückliche Erklärung zu jenem provisorischen Tarif der Nicolaibahn abgegeben: *dass sie in diesem provisorischen Tarif «ein jedes System vermissen», und dass dasselbe keineswegs geeignet sei, dem St. Petersburger Platze den Vollbesitz seiner durch die natürlichen Verhältnisse ihm gegebenen Lage zurückzugeben.* Sie acceptirten dasselbe daher lediglich Namens ihrer Collegen in Anbetracht der für eine gewisse Anzahl von Artikeln gewährten Ermässigungen, in Anbetracht der kurzen Zeitdauer dieses Tarifs und auf Grund der Erklärung des Herrn Wirkl. Staatsraths Wengrjinowitsch, welche dahin lautete, dass es sich lediglich um einen zeitweiligen Tarif handele, bei dem das Ministerium der Wege-Communicationen nur den Zweck eines theilweisen «Aussöhnungstarifs» zwischen den bestehenden Conventionstarifen und den Interessen der Petersburger Kaufmannschaft im Auge hatte; die Vertreter der Kaufmannschaft acceptirten dasselbe ferner

nur unter dem Vorbehalte, dass die in diesem Aussöhnungstarif systemlos von der Grande Société gewährten bald grösseren, bald völlig minimen Tarifunterschiede, weder als Norm noch als Präjudiz für die bevorstehende Regulirung sämmtlicher Tarife dienen dürfe. Die St. Petersburger Kaufmannschaft suche keine solche Lage der Dinge herbeizuführen, welche ausschliesslichen Interessen bestimmter Personen und Corporationen diene, sondern sie beanspruche für alle und jeden in Handel und Industrie Betheiligten «gleiche» Rechte, und indem die Kaufmannschaft «keine Vorzüge» für sich fordere, «protestire» sie gegen jede Benachtheiligung Petersburgs und gegen alle bisher in den verschiedenen Formen abseits practisirten Begünstigungen. Sie beanspruche daher eine «systemvolle» Regulirung aller Tarifsätze «ohne Ausnahmen».

Verfasser glaubt auch noch einen zweiten wichtigen Umstand bemerken zu müssen, auf welchen der wirkl. Staatsrath Wengrijnowitsch hinwies, nämlich auf ein Gutachten des Conseils des Wegebauministeriums bei einem, mit den hier behandelten Conventionen der direten ausländischen Verkehre, analogen Falle, dem Abschlusse einer Convention zwischen einigen russischen Eisenbahnen und der russischen Dampfschifffahrtsgesellschaft Kaukas und Mercur mit Bezug auf den Güterverkehr mit dem Kaspischen Meere. Das erwähnte Gutachten ging dahin, dass die Eisenbahngesellschaften keinen Unterschied machen sollten in den Frachtsätzen für Transporte, welche ihnen zwecks Weiterbeförderung auf gewissen Dampfschiffen übergeben würden, blos auf den Umstand hin, dass die eine Dampfschifffahrtsgesellschaft im Conventionsverhältnisse stände, eine andere eine solche Convention nicht abgeschlossen hätte. Einzig und allein schon der Umstand, dass eine Dampfschifffahrtsgesellschaft die Abmachung einer directen Waarenbeförderung mit Eisenbahnen contrahirt habe, sei den Waarenabsendern gegenüber genügend, um ihr

Güter zuzuführen, und ihr einen Vorzug zu sichern; ihr auch noch einen Vorzug im Tarif zu gewähren, sei unbillig und könne zu einer Monopolisirung des grossen Dampfschifffahrtsunternehmers gegenüber dem kleinen führen.

Es erscheint wohl nicht uninteressant, auch noch denjenigen Hinweis zu berühren, welchen Herr Dr. Schneider in der bez. Commissionssitzung aufwarf, — wie nämlich sich wohl z. B. die Stettiner Stearinlichtfabrikanten verhalten würden, wenn sie erführen, dass russische Stearinlichte über Stettin ins Innere von Deutschland zu wesentlich billigeren Eisenbahntarifen befördert würden, als sie selbst ihre Stettiner inländischen Stearinlichte nach demselben Platze ins Innere von Deutschland auf denselben Eisenbahnen transportiren könnten?

Nachdem die Frage einer Gleichstellung der Tarife im directen und localen Verkehr für Petersburg und die Frage der directen überseeischen und internationalen Tarife überhaupt in dem vorstehenden Protocolle eine so entschiedene prinzipielle Entscheidung gefunden hat, scheint inzwischen dieser hochwichtige Gegenstand wohl genügend erörtert.

3.

Der Kohlentarif der Nicolaibahn

ist wohl der nächste in der Reihenfolge der Wichtigkeit der einzelnen Transportgegenstände der Nicolaibahn, weil bei dem geringen Preise des Transportgegenstandes am Orte seiner Production, der Frachtpreis auf grössere Entfernungen einen ausschlaggebenden Character besitzt. Auf der andern Seite ist Moskau als Centralpunkt einer bedeutenden Industrie und eines bedeutenden Verkehrs auch noch der Grenzpunkt, an welchem die ausländische Kohle sich mit der einheimischen begegnet.

Die Förderung Russlands an Kohle wie überhaupt an Mineralien ist erst in ihrem Entstehen begriffen; die Reichthümer an Mineralien und Kohle sind nicht nur nach russischen Autoritäten, sondern auch nach ausländischen wissenschaftlichen Urtheilen ausserordentlich gross; ihre Förderung leidet unter dem Mangel eines rationellen Montangesetzes, dessen Ausarbeitung zu einer der nächsten Fragen unserer Wirthschafts-Politik gehören muss.

Nichts destoweniger kann man das jährliche Quantum der südrussischen Kohlengewinnung bereits auf 250 bis 300 Millionen Pud schätzen.

Die russischen Kohlenproducenten richten seit geraumer Zeit sowohl auf das Moskauer Absatzgebiet, als auch auf die Import-Häfen ausländischer Kohle ihr Augenmerk. Zu den verschiedensten Zeiten haben dieselben Prohibitiv-Zölle gegen die ausländische Kohle

in Anregung gebracht, während die Regierung in dieser Hinsicht sich verpflichtet geglaubt hat, eine gewisse Reserve inne zu halten. In der That sind wichtige Interessen vorhanden, welche es unmöglich erscheinen lassen, die Forderungen der russischen Kohlenproducenten zu befriedigen. Man kann unmöglich die bedeutenden Industrien in den Hafenstädten des Reichs den alleinigen Interessen der russischen Kohlenproducenten opfern und ersteren die grosse Menge ihres erforderlichen Heizungsmaterials enorm vertheuern, lediglich um der Interessen einiger Kohlengrubenbesitzer willen, und um so weniger als die Verbilligung des mineralischen Heizmaterials zum Schutze unseres Waldbestandes eine nicht geringere Berücksichtigung verdient. Ausserdem bildet die ausländische Kohle nach unsern verschiedenen Häfen einen nicht zu unterschätzenden Frachtgegenstand für die Schifffahrtsflotte, und der letzteren bedürfen wir wiederum für unsere Exportproducte. Der Ausfall dieses immerhin die ansehnliche Ziffer von bis zu 100 Mill. Pud betragenden Einfrachtgegenstandes würde die Ausfrachtraten zweifellos wesentlich vertheuern. Unter diesen Umständen erscheint irgend ein nachdrückliches Schutzzollsystem gegenüber der ausländischen Kohle als eine sehr heikle Massregel und der Entwicklung der russischen Kohlen-Industrie müssen zweifellos andere Factoren zu Hülfe kommen; unter letzteren wiederum spielt ein vernünftiges Eisenbahntransportsystem nicht die letzte Rolle.

Im gegebenen Falle, wo wir es zunächst mit der Nicolaibahn zu thun haben, kommt, wie bereits gesagt, in erster Reihe der Moskauer Platz in Berücksichtigung, da dieser Platz einstweilen als die äusserste Grenze nach dem nordöstlichen Rayon zu, betrachtet werden muss, wo überhaupt von einem Absatz südrussischer Kohle in erfolgreicher Concurrenz mit der ausländischen die Rede sein kann.

In den letzten Jahren betrug der Kohlentransport von Petersburg nach Moskau zwar nicht mehr, aber auch nicht weniger als 10½ Mill. Pud. Diese Ziffer ist dadurch erreicht worden, dass mit

jedem Jahre der Holzverbrauch in Moskau als Feuerungsmaterial sich verringert hat, und man kann mit ziemlicher Zuverlässigkeit annehmen, dass das mineralische Feuerungsmaterial, sei dasselbe inländischer oder ausländischer Provenienz, immermehr den Holzconsum daselbst ersetzen wird.

Aus diesem Umstand erklärt sich einerseits das Interesse, welches die südrussischen Kohlenindustriellen für das Moskauer Absatzgebiet an den Tag legen, andererseits aber auch das Interesse der Nicolaibahn an diesem Transportgegenstand als Rückfracht für eine bedeutende Menge sonst nicht ausnutzbarer Retourwaggons.

Die Bevollmächtigten des 8. Congresses südrussischer Kohlenindustrieller hatten sich bereits im Jahre 1883 an den Präsidenten der Tarifcommission gewandt, mit dem Gesuch um Einführung eines unveränderlichen Tarifs für ausländische Kohle auf der Nicolaibahn nach Moskau von $^1/_{60}$ Kop. per Pud und Werst, um der Donezkohle in Moskau und nordwärts von Moskau die Möglichkeit weiterer Concurrenzfähigkeit geboten zu sehen. Auf Grundlage der zu diesem Gegenstande gemachten Ermittelungen hatte die Subcommission sich überzeugt, dass gegenwärtig die Donezkohle zu der für die transmoskowischen Eisenbahnen niedrigstmöglichsten Fracht von $^1/_{70}$ Kop. in der Richtung des Hauptverkehrs der Güter befördert wird. Da diesem Artikel auf der Nikolaibahn nach dem Jerakow'schen Tarif von 1867 ein Tarifsatz von $^1/_{100}$ Kop. zuertheilt worden war, so hatte die Subcommission beschlossen, in Anbetracht des vorerwähnten Gesuches, diesen Jerakow'schen Tarif von $^1/_{100}$ Kop. fallen zu lassen und den gegenwärtig existirenden Tarif der Nicolaibahn von $^1/_{86}$ Kop. beizubehalten. Später indessen bei nochmaliger Durchsicht dieses Tarifes unter Theilnahme von Vertretern des Reichsdomänenministeriums, hatte die Subcommission ihre Entscheidung abgeändert und es für nothwendig erkannt, zum Schutze der Donez-Kohlen-Industrie den Tarif der Nicolaibahn von seiner gegenwärtigen Norm von $^1/_{86}$ auf $^1/_{70}$ Kop. per Pud und Werst zu erhöhen.

Da der Totalfrachtsatz von $^{1}/_{86}$ resp. $^{1}/_{70}$ Kop. für die ganze Entfernung von Petersburg nach Moskau 8½ resp. 7 Kop. beträgt, so darf nicht unbemerkt bleiben, dass seit dem Jahre 1880 d. h. seit der Zeit, wo die Nicolaibahn die Kohlenfracht von Petersburg nach Moskau von 8 Kop. auf 7 Kop. ermässigte, der Transport ausländischer Kohle von Petersburg nach Moskau fast um das Doppelte zugenommen hat, d. h. erst bei diesem Tarif von 7 Kop. auf die heutige Höhe von 10½ Mill. Pud Gesammttransport sich vermehrt hat.

Unter Bezugnahme auf dieses Factum erklärte denn auch der Vertreter der Grossen Eisenb. Ges. in der Plenarsitzung der Commission, dass eine Erhöhung des Tarifes von $^{1}/_{86}$ auf $^{1}/_{70}$ Kop. gleichbedeutend sei mit einem Transportverbot der englischen Kohle nach Moskau; und wenn nicht gleichzeitig dieselbe Massregel auf andern Eisenbahnen getroffen würde, so nähme möglicherweise der Transport seinen Weg über Riga und Libau; wenn aber über diese Häfen die Fracht gleichfalls erhöht würde, so entstände die Folge, dass 1) die Seefracht für den Export sich erhöhen würde, 2) die Moskowischen Fabrikbesitzer würden unter einer Vertheuerung des Heizmaterials leiden und 3) die Nicolaibahn würde mehr wie ½ Mill. Rbl. Einnahmen verlieren, d. h. auch der Staatsfiscus würde 250 Tausend Rbl. Einnahme einbüssen.

Laut Meinung einiger Commissionsmitglieder würde, falls ein Schutz der russischen Steinkohlenindustrie erwünscht sein sollte, der Einfuhrzoll für ausländische Kohle erhöht werden müssen. Der Einfuhrzoll sei so gering, dass eine minime Erniedrigung der Fracht seine Wirkung paralisiren könnte. Laut Meinung anderer Commissionsmitglieder böte sich ein anderes Mittel zur Erhöhung der Concurrenzfähigkeit der einheimischen Kohle in der Ermässigung der Eisenbahnfracht für Steinkohle von unsern südrussischen Kohlengruben nach Moskau und anderen grossen Absatzpunkten, und zu diesem Zwecke müsse auf dem ganzen russischen Eisenbahnnetze ein Differenzial-Tarif eingeführt werden, bei welchem im Verhält-

niss zu der zunehmenden Entfernung eine fallende Tarifscala Anwendung finden müsste; es würde leicht sein, mit einem Differenzialtarif bis auf $^1/_{90}$ Kop. herunterzugehen, während man zu Gunsten der Donez-Eisenbahn auf nahe Entfernungen bis zu $^1/_{40}$ Kop. hinauf gehen könnte, anstatt der jetzt existirenden Rate von $^1/_{55}$ Kop.; die Donezkohle würde sich demnach in Moskau um 3 Kop. verwohlfeilern. Nach diesen und einigen weiteren Meinungsäusserungen wurde darauf hingewiesen, dass die russischen Kohlenindustriellen nicht so sehr den gegenwärtig existirenden niedrigen Tarif der Nicolaibahn anfeindeten, als vielmehr eine weitere Erniedrigung desselben fürchteten. Dies sei ziemlich klar in einer späteren Eingabe der Bevollmächtigten des 9. Congresses der südrussischen Kohlenindustriellen ausgesprochen, einer Eingabe, welche am Tage vor der diesbezüglichen Plenarsitzung der Commission dem Präsidenten derselben überreicht worden sei.

Laut den Erklärungen der erwähnten Bevollmächtigten, «erfordert das Hauptcentrum unserer Industrie — Moskau — bereits seit langer Zeit einen Ersatz der Holzfeuerung durch Kohlenheitzung; infolge dessen auch im Jahre 1867, wo die ganze Kohlenausbeute Russlands 20 Mill. Pud nicht überstieg, bei der Uebergabe der Nicolaibahn an die Grosse Eisenbahngesellschaft, der sehr niedrige Tarif $^1/_{100}$ Kop. für den Transport ausländischer Kohle von Petersburg nach Moscau, der Nicolaibahn zur Bedingung gemacht wurde. Gegenwärtig habe die Kohlenausbeute bereits einen Umfang angenommen, welcher die Regierung überzeugt habe, möglicherweise ohne ausländisches Heizmaterial auszukommen und die Regierung habe es für möglich gehalten, ausländische Kohle mit einem Schutzzolle zu belegen. Leider sei aber der niedrige Tarif der Nicolaibahn welcher seine ursprüngliche Bedeutung verloren habe, unverändert geblieben. Benachtheiligungen der russischen Kohlenproducenten existirten ebenso auf anderen Bahnen; die Südwesteisenbahngesellschaft führe ausländische Kohle auf eine Entfernung

von über 400 Werst zu $^1/_{125}$ Kop. pro Pud und Werst, während russische Kohle nicht anders zu diesen Linien gelangen könnte, als nach Durchlaufen einer Strecke von mindestens 540 Werst, wobei der Durchschnittstarif $^1/_{65}$ Kop. per Pud und Werst beträgt. Eine directe Folge hiervon sei die Unmöglichkeit einer weiteren Entwickelung der russischen Kohlenindustrie, was auch bereits in einer Verminderung der Kohlenausfuhr aus dem Donez-Bassin im Jahre 1884 zum Ausdruck gekommen sei. Die Bevollmächtigten der südrussischen Kohlenindustriellen suchten deshalb um die Einführung eines ausnahmslosen Differenzialtarifs, mit steigender Skala für nahe und fallender Skala für weite Entfernungen, nach. Am Schlusse ihres Gesuches hätten die betreffenden Bevollmächtigten hinzugefügt, dass der «Congress der 3. Eisenbahngruppe den Nutzen der Einführung eines solchen Differenzialtarifes vollständig anerkannt, indessen zu derselben Zeit hinzugefügt habe, dass ohne gleichzeitige Festsetzung eines entsprechenden und wenigstens auf eine bestimmte Zeit «unveränderlichen Tarifs der Nicolaibahn» dieser Nutzen mehr wie zweifelhaft bliebe».

Nachdem die Debatte zu diesem Gegenstande, an welcher in hervorragender Weise neben dem Vertreter der Grossen Eisenbahngesellschaft sich die Repräsentanten des Domainenministeriums (die Herren wirkl. Staatsrath Köppen und Poljakow) und die Vertreter der Russischen Gesellschaft zur Förderung von Handel und Industrie (die Herren Komarow und Kasi) engagirten, abgeschlossen waren, wies der Vorsitzende auf Folgendes hin:

Die Fragen, welche den Kohlen-Transport auf der Nicolaibahn betreffen, sind von Wichtigkeit für den Staat; zu diesem Transport befindet sich die Entwickelung unserer Kohlenindustrie in gewisser Abhängigkeit. Zur weiteren Anregung dieses Inpustriezweiges, hat die Regierung es für nöthig erachtet, Massergeln zurAbschw ächung einer für denselben hinderlichen Concur-

renz der ausländischen Kohle zu ergreifen und zu diesem Zwecke die ausländische Kohle mit einem Einfuhrzoll belegt, bei dem Import nicht nur über unsere südlichen Häfen, sondern auch in die baltischen, unter letzteren auch in den St. Petersburger Hafen; so dass die mit der Nicolaibahn nach Moskau gehenden Kohlen bereits einem Eingangszoll unterlegen haben. Indem die Regierung diesen Eingangszoll festsetzte, konnte dieselbe nicht umhin, darauf Bedacht zu nehmen, dass dem Petersburger Platz ein billiges Heizmaterial erhalten blieb, und weiter hat dieselbe auch jedenfalls den bestehenden Transportpreis von Petersburg nach Moskau im Auge gehabt. Es unterliegt also keinem Zweifel, dass der Tarif, welcher bei der Nicolaibahn zur Zeit der Zollauflage auf Kohlen existirte, nicht ermässigt werden darf, weil die Eisenbahntarif-Ermässigung zum Nutzen der ausländischen Kohle, nach der Zollauflage, eine Gegenmassregel gegen die Zollpolitik der Regierung und nichts anderes als eine Zollermässigung auf die ausländischen nach Moskau gehenden Kohlen wäre.

Der Regierungspolitik in dieser Hinsicht müssen sich aber in jedem Falle die Eisenbahntarife unterordnen. Es kann unmöglich zugelassen werden, dass sich die Verwirklichung regierungsseitiger Massnahmen in Abhängigkeit befindet von eisenbahngesellschaftlichen Massregeln. Das Wesentliche der gegenwärtigen Frage liegt demnach in der Herstellung der festen Zuversicht, dass eine weitere Tarifermässigung der Nicolaibahn nicht erfolgen wird, damit die Kohlenindustrie die Möglichkeit bekommt, bei neuem Kapitalaufwand zur Entwickelung der Production sich auf eine mehr oder weniger sichere Calculation zu basiren. Diese Zuversichtlichkeit kann durch die Festsetzung eines Minimal-Tarifs für den Kohlen-
port aus Petersburg nach Moskau erreicht werden, und zwar
ig, dass dieser Tarif, zum Behuf seiner Beständig-
itigung und event. Abänderung nur auf demselben
hen Wege würde erlangen dürfen, laut welchem die

Zölle festgesetzt werden, und dass ein gleiches System betreffs des Kohlentarifs auch für die übrigen Eisenbahnen zur Verpflichtung gemacht würde».

Zu der Frage wegen der Höhe eines solchen Minimaltarifs übergehend, erinnerte der Vorsitzende daran, dass «die Subcommission und die Vertreter des Reichsdomänen-Ministeriums eine Erhöhung des gegenwärtigen Kohlentarifs für unumgänglich gehalten hätten, und auf dem Satz von $^1/_{70}$ Kop. stehen geblieben seien. Wenn man aber den Minimaltarif höher, wie den gegenwärtig existirenden effectiven Tarif normire, so könne man eine plötzliche Verminderung der Einfuhr ausländischer Kohle nicht unbefürchtet lassen — dabei könne das Nichtvorhandensein einer allmählichen Uebergangsperiode, auf die Moskauer Industrie, sowie auf die Einnahmen der Nicolaibahn eine äusserst schädliche Wirkung üben. Man habe darauf hingewiesen, dass die englische Kohle durch Einrichtung eines directen Verkehrs über den St. Petersburger Seekanal, sich nach Moskau billiger hinlegen lasse, sodass dadurch die englische Kohle wieder einen Vortheil gegen die russische erhalte, wenn auch der Kohlentarif derselbe bleibe. Allerdings könnten der Bau des Seekanals, die eigenen Anstrengungen der englischen Kohlenindustriellen und die Erhöhung der Valuta in der Zukunft, die gegenwärtigen Bedingungen für den Import englischer Kohle in einem für letztere günstigen Sinne verändern; da aber diese Frage in das Bereich der Zollpolitik gehört, und in jedem Falle eine Frage der Zukunft ist, so könne die Commission solche Umstände augenblicklich wohl nicht berücksichtigen. Man dürfe auch nicht ausser Acht lassen, dass die Tariferhöhung bis zu der Norm einer gleichbedeutenden Unterdrückung des Transports englischer Kohle nach Moskau, auch für den St. Petersburger Handel schädlich sein würde, da zweifellos die Ausfrachten in Petersburg in Folge dessen steigen würden. Die Regierung ging, wie sie den Schutzzoll auf Kohlen einführte, mit dieser Massnahme äusserst vorsichtig zu Werke;

indem sie den unbedeutenden Zoll von ½ Kop. per Pud einführte, erkannte die Regierung indirect an, dass es augenblicklich nicht nothwendig sei, in der Unterstützung unserer Kohlenindustrie weiter zu gehen und dass ein Weitergehen nicht erwünscht wäre, angesichts der in Folge davon unvermeidlichen Preiserhöhung ausländischer Kohle für diejenigen Gegenden, nach welchen russische Kohle überhaupt nicht gehen kann. Die Erweiterung dieser Massnahmen, auf dem Wege einer Eisenbahn-Tarif-Erhöhung würde der Frage wegen der Opportunität einer weiteren Einschränkung des Imports ausländischer Kohle vorgreifen. *Auf Grundlage dieser Erwägungen halte er, der Vorsitzende, es im gegebenen Falle für die Hauptaufgabe der Commission, lediglich die Möglichkeit einer Abschwächung der regierungsseitig zum Schutz der einheimischen Kohlenindustrie getroffenen Massnahmen zu beseitigen; desshalb erschiene es correct, im gegenwärtigen Falle für die Nicolaibahn einen Specialtarif und zwar auf der Basis desjenigen Tarifs, welcher zur Zeit der Kohlen-Zoll-Auflage bestanden habe, und welcher ausserdem auch schon 5 Jahre hintereinander wirksam gewesen sei (¹/₈₆ Kop. pro Pud Werst = 7 Kop. für die ganze Entfernung nach Moskau) festzusetzen, und an denselben die Bedingung zu knüpfen, dass dieser Tarif zugleich Minimaltarif sei, welcher besonders bestätigt würde, und dass zwecks Erlangung einer grösstmöglichen Beständigkeit desselben seine Abänderung nur in derselben gesetzgeberischen Ordnung möglich gemacht würde, in welcher der Zollsatz auf Kohlen bestätigt wird.»*

Der Vertreter der Grossen russischen Eisenbahngesellschaft, Herr Welichow erklärte, dass, wenn auch nach seiner Meinung die Festsetzung eines Minimaltarifes mit den der Grossen Eisenbahn bei Uebergabe der Nicolaibahn zugestandenen Rechten im Widerspruch stehe, er doch die proponirte Massnahme vom staatsöconomischen Standpunkte für vollkommen richtig anerkennen müsse, wenn dabei

entsprechende Massregeln auch bei den übrigen mit der Nicolaibahn concurrirenden Bahnen angewandt würden.

Die einstimmige Resolution der Commission lautete demzufolge dahin, dass für Anthrazit, Koks, Briquets, Torf, Steinkohle, bei Absendung ohne Zustellungsfrist, ein *Minimal*tarif von 0,012 (= $^{1}/_{86}$) Kop. per Pudwerst und 7 Kop. für die ganze Entfernung zwischen Petersburg und Moskau festgesetzt werde, mit der Bedingung, dass dieser Tarif, als Minimaltarif auf gesetzgeberischem Wege bestätigt werde, und dass für den Kohlenimport in anderen Verkehrsrichtungen für alle anderen Eisenbahnen gleichentsprechende Beschränkungen gemacht würden; bei terminirter Beförderungsfrist in beiden Richtungen wurde der Tarif auf 0,017 (= ca $^{1}/_{60}$) Kop. pro Pud und Werst festgesetzt.

4.

Der Mehltarif der Nicolaibahn.

Wir begegnen auch hier wiederum einem Gegenstand, welcher commerzielle, industrielle und nationalöconomische Interessen in sich vereinigt. Während die Getreideexportländer bereits längst den Vortheil eines bedeutenden Exports von Mühlenfabrikaten sich zu Nutzen gemacht haben, hat der Mehlexport der russischen Ostseehäfen seither, mit Ausnahme einer nicht bedeutenden Ausfuhr nach den scandinavischen Ländern, nur einen bescheidenen Umfang erreicht.

Der Mehltarif fällt eigentlich mit dem bereits in Capitel 2 behandelten Getreidetarif zusammen; sowohl hinsichtlich seiner Tendenz als auch in Anbetracht der gefällten Resolution der Commission. — Da indessen manche neue interessante Daten sich darbieten, so erscheint es doch nicht überflüssig, auch diesen Gegenstand mit einer gewissen Ausführlichkeit zu behandeln.

Die Debatten der Tarifcommission führten zu folgenden Klarstellungen, wie sie auch in dem Protocoll Aufnahme gefunden haben:

Die Concurrenz der an den Stationen der Nicolaibahn und deren Anschlussbahnen gelegenen Mühlen, mit denjenigen Mühlenetablissements, welche der Weizenproductions-Gegend näher gelegen sind, war bis zum Herbst vergangenen Jahres absolut unmöglich, angesichts der Tarifbegünstigung, welche für Nishny-Nowgorod vor-

handen war, und angesichts der ermässigten Tarife, welche die in den Wolganiederungen belegenen Mühlen genossen. Die erstgenannten, im speziellen Rayon der Nicolaibahn belegenen Mühlen erhielten ihr Getreide zu dem hohen Localtarif und ihr Mehl konnten sie nur wieder zu demselben hohen Localtarif versenden. Wenn diese Mühlen unter solchen Bedingungen doch zu existiren vermochten, so erklärt sich das nur daraus, dass sie die Bahn umgehen konnten, indem sie sowohl ihr Getreide anf dem Wasserwege erhielten, als auch ihr Mehl wieder per Wasser versandten und sich der Bahnvermittelung nur für unbedeutende Partien bedienten und auch das nur in Ausnahmefällen.

In der allerletzten Zeit ist diesen Müllern für den Bezug ihres Getreides der Tarif des directen Verkehrs gewährt worden, und dies war im Hinblick darauf geschehen, dass mit der Zustellung des Getreides zu den Mühlen nur eine Unterbrechung der Beförderung eintritt, bei welcher das Getreide von einer Gestalt in die andere umgewandelt wird, worauf dann ja dieselbe Waare ihren Transportweg fortsetzt.

Von diesem Standpuncte aus hätte folgerichtig das Mehl aus diesem Getreide ebenfalls bei der weiteren Beförderung die Bedingungen des directen Verkehrs geniessen müssen. Dadurch würde auch die zweite Tarifungleichheit für die Mühlen des nördlichen Districts im Vergleich zu den übrigen Mühlen beseitigt worden sein, nämlich derjenige für erstere unvortheilhafte Unterschied, welcher in dem Transportsatze des Localtarifs für das Mehl aus dem Rayon der Nicolaibahn und im directen Tarif für das Product der von Petersburg weitentfernten Mühlen existirte. Die Anwendung des höheren Mehltarifs auf diejenigen Stationen, welche sich näher nach Petersburg zu befinden, versetzt die an diesen Stationen gelegenen Mühlen in eine höchst nachtheilige Lage selbst jetzt noch, wo sie für Weizen von den Versandtpuncten bis zur Mühle den ermässigten Tarif bezahlen. Das Mehl geht dann zum theureren Localtarif von der Mühle aus weiter nach Petersburg und zwar

ist der Tarifsatz per Pud und Werst z. B. von Twer nach Petersburg fast doppelt so hoch, als der Tarif von der Orenburger Bahn aus. Den niedrigsten Mehltarif giebt die Nicolaibahn dem aus Samara und Saratow kommenden Mehl, ebenso dem Mehl der Nishny-Nowgoroder Bahn, weil die Nicolaibahn hier mit dem Wasserwege concurrirt. Daraus geht hervor, dass die Nicolaibahn die in den Wolga-Niederungen belegenen Mühlen zum Nachtheil der nach Petersburg zu gelegenen bevorzugt. Ueberdies sind in den Twerschen und Jaroslawschen Gouvernements, wo die Mühlenindustrie schon seit alten Zeiten existirt, in Folge der Aussicht vergrösserten Absatzes ins Ausland, grosse und an der Bahn gelegene Mühlenunternehmungen entstanden, denen es aber sehr schwer möglich ist, unter den gegebenen Bedingungen, mit den Saratower und Samaraer Mühlen, welche letztere überdies viele natürliche Vortheile haben, zu concurriren. Letztere haben z. B. das Getreide in nächster Nähe; der Weizen reift in Saratow bereits im Juli, wird dann auch bald auf die Mühlen gebracht, während er zu den Mühlen der nördlicheren Gegenden, selbst im glücklichen Falle, nicht vor October gelangt; beim Transport per Wasser ist weder die Dauer des Transports, noch auch die Zuverlässigkeit desselben überhaupt gewährleistet. Auf diese Weise können die südlicher gelegenen Mühlen das Geschäft mit weit geringerem Betriebscapital führen; überhaupt arbeiten die südlichen und an den Wolganiederungen gelegenen Mühlen unter so bedeutend günstigeren Bedingungen, gegenüber denjenigen der nördlicheren Rayons, dass sie schon deswegen allein mit den nördlichen an der Oberwolga gelegenen Mühlen leicht concurriren könnten, ohne noch ausserdem Tarifvortheile geniessen zu brauchen.

Indem man von diesen Auseinandersetzungen zu der allgemeinen Frage des Mehltarifs übergeht, muss bemerkt werden, wie die Unzahl der bestehenden ermässigten Spezialtarife oder Abweichungen von den bestehenden Normaltarifen beweisen, dass die Nicolaibahn selbst anerkennt, zu hohen Tarifen (aus den enfernten Gegen-

den) überhaupt kein Mehl transportiren zu können, ohne einer Benutzung der Eisenbahnen für diese Transporte Hindernisse zu bereiten.

Dagegen erscheint eine allgemeine Ermässigung des bestehenden Tarifs für ganz besonders im Interesse der Mühlenindustrie nothwendig. Abgesehen von den Mühlen der nördlichen Rayons der Nicolaibahn, muss darauf hingewiesen werden, dass in der letzten Zeit dieser Industriezweig, der in Rybinsk eine bereits bedeutende Ausdehnung genommen hat, doch lange noch nicht seine volle Entwickelung erfahren hat und sich fortwährend erweitert; neue Mühlen werden gebaut und die russischen Müller treffen alle in ihrer Kraft stehenden Massregeln, um mit einer vorzüglichen Qualität erfolgreich auf dem internationalen Markte concurriren zu können. Zur Hebung dieser Industrie muss der Tarif für unsere Mehlproducte soweit wie nur irgend möglich ermässigt werden.

Dieses entspricht ausserdem den Interessen der Nicolaibahn, weil sie von dem Wasserwege des Wyschewolozki-Systems durchschnitten wird, so dass bei einem hohen Bahn-Tarif das Mehl ohne allen Zweifel per Wasserweg zur Beförderung gelangt, trotz der Unbequemlichkeit und des grösseren Risicos des letzteren.

Bei der Frage über die Normirung des Tarifs für Mehl wies der Vertreter der Grossen Eisenbahngesellschaft darauf hin, dass nach dem allgemein anerkannten Princip der Tarifirung, Fabrikate jeder Art höher taxirt werden als Rohstoffe. Obgleich sich in Oesterreich - Ungarn der Mehl-Export thatsächlich vergrössert, so existirten doch auf jenen Bahnen keine gleichen Tarife für Getreide und Mehl, sondern Mehl würde theurer transportirt, so dass die Zunahme der Mehlproduction in genannten Ländern nicht von den Eisenbahntarifen abhänge. Ausserdem könne der Mehlexport nie derartige Dimensionen annehmen wie der Getreidetransport, weil der Transport sowie der Absatz des Mehls in vielen Hinsichten nicht so bequem sei; eine Mehltarif-Ermässigung könne daher die Eisenbahn-Einnahme

verringern, ohne den Export des bearbeiteten Getreides irgendwie zu heben. Demgemäss fielen in diesem Falle die Interessen der Müller nicht mit den wirthschaftlichen Staatsinteressen zusammen; ersteren sei die Ermässigung günstig, aber für's Land werde sie nicht allein fruchtlos im directen Sinne, sondern indirect sogar schädlich, weil sie die Einnahmen der Nicolaibahn schmälert. Der Vertreter der Grossen Eisenbahn erklärte, indem er die Bevorzugung der Nischny-Nowgoroder Bahn seitens der Nicolaibahn nicht in Abrede stellte*), dass bei Einstellung niedrigerer Tarife in der Richtung Nischny—Petersburg man sich von dem Gesichtspuncte leiten lasse, dass beide Bahnen quasi eine einzige Eisenbahn von 1020 Werst repräsentiren.

Laut Erklärung des Herrn Perl bestände ausserdem die Aufgabe der Eisenbahnen darin, die Concurrenz der Wasserwege zu vernichten! Betreffs der Differenz zwischen der Quantität des den Mühlen zugeführten Getreides und dem von diesen Plätzen zugeführten Mehls meint der Vertreter der Grossen russischen Eisenbahngesellschaft, dass das Mehl im Rayon der Mühlen consumirt, und dagegen aus dem Twer'schen und Nowgorod'schen Gouvernement Getreide exportirt wurde. Der Vertreter der Grossen russischen Eisenbahngesellschaft hält den Tarif für Mehl auf der Nicolaibahn für richtig, auf Erfahrungen und bestimmten Concurrenzbedingungen basirt, und hält es für unumgänglich zu erklären, dass es nicht möglich wäre, mit ein und denselben Tarifsätzen die Concurrenz der Twer'schen, Waldaiski'schen und anderer im Rayon der Nicolaibahn gelegener Mühlen, zu den Mühlen der Wolga Niederungen zu reguliren.

Die Majorität der Commissions-Mitglieder vertrat die Ansicht, dass der Tarif für Mehl derselbe sein müsse, wie für Getreide. Anerkennend, dass ein verschiedener Character der Waare zwar einen der Grundsätze einer verschiedenen Tarifirung bilde, so konnte doch

*) Das Rybinsker Börsencomité hatte darauf hingewiesen, dass der Tarif nur auf 1020 Werst 19 Kop., von Rybinsk nach Petersburg auf 585 Werst [illegible].

die Mehrzahl der Commissions-Mitglieder im gegebenen Falle keinen Unterschied zugeben in dem Transport zwischen Mehl und Getreide. Nach einem anderen Tarifirungsprinzip würden die Tarife ja auch nach dem absoluten Werth des Transportgegenstandes bestimmt, und dieses Princip sei ja beispielsweise dem Tarif von 1867 grundleglich gemacht; unabhängig von der Anwendung dieser Prinzipien, müsse man doch auch berücksichtigen, dass zwischen Mehl und Getreide nicht solche bedeutende Unterschiede existirten, welche eine Locirung dieser beiden Gegenstände in verschiedene Tarif-Classen rechtfertigen. Dieses sei übrigens von den Eisenbahnen selbst anerkannt, denn laut allen existirenden «Special - Tarifen» würde Mehl zu demselben Tarif wie Getreide transportirt. Wenn für Mehl andere, höhere Tarife festgesetzt würden, als für Getreide, so stände dies, nach Meinung der Commission, im Widerspruch mit den öconomischen Principien und den Grundlagen der Handelspolitik, denn der Staat müsse wünschen, dass seine Landesproducte vorzugsweise im verarbeiteten Zustande abgesetzt würden; der Export verarbeiteter Erzeugnisse sei für das Land vortheilhafter als der Export von unmittelbaren Rohstoffen, weil erstens das Geld für die Arbeit im Lande bleibe, und zweitens ein gewisser Theil des Rohstoffes zurückbleibt. Die Getreide - Import - Länder, welche es für unumgänglich erachtet haben, Getreide mit Zoll zu belegen, setzten für Mehl höhere Zölle fest, als für Getreide, und zwar in Anbetracht dessen, um für sich den Nutzen bei der Verarbeitung des Getreides in Mehl, zu reserviren. Wenn den russischen Müllern nicht die Möglichkeit gegeben wird, Mehl zum selben Tarife nach den Häfen zu befördern, wie Getreide, so bekomme augenscheinlich die Mühlenindustrie und das Mehlgeschäft bei uns keine weitere Zukunft. Der Mehlexport Oesterreich - Ungarn's und Amerika's vergrössere sich bedeutend zu unseren Ungunsten; denn die Absatzgebiete für Russland und diese Länder seien bezüglich Getreide und Mehl ein und dieselben.

Betreffs der Frage wegen Anwendung dieser allgemeinen Grundsätze auf den Tarif der Nicolaibahn, musste die Commission Folgendes in's Auge fassen: Gegenwärtig ist auf der Nicolaibahn nicht ein einziger Tarif im directen Verkehr mit den transmoskowischen Bahnen in Wirksamkeit, laut welchem der Tarif für Mehl höher, als für Getreide angesetzt wäre. Betreffs Roggenmehl kommt diese Frage überhaupt nicht in Betracht, weil 1883 von den beförderten 5 Millionen Pud 4,800,000 Pud zum Tarif von $^1/_{60}$ und niedriger befördert wurden. Weizenmehl ist gleichfalls zu hohen Tarifen überhaupt sehr wenig befördert worden; ein beträchtlicher Theil desselben kommt von Nischny zum Tarif von 0,019 Kop. Wenn andererseits vom Vertreter der Grossen Eisenbahn Gesellschaft, bei der Entscheidung der Frage über den Getreidetransport, die Ueberzeugung ausgesprochen sei, dass die Nicolaibahn in dieser Beziehung die natürlichen Grenzen ihres Transports erreicht habe, bei denen keine Tarifermässigung neue Transporte heranziehen könne, sondern nur entweder der Krone Schaden auf Grund ihrer Garantie für die Einkünfte anderer Bahnen, oder aber der Nicolaibahn selbst Verluste an Einkünften zufügen könnte; so kann, laut Meinung der Commission, eine solche Ueberzeugung in Bezug auf Mehl überhaupt nicht Platz greifen. Hier kann mit Zuversicht vorausgesehen werden, dass die Tarifermässigung keinesfalls eine Einnahmeverringerung der Nicolaibahn zur Folge haben wird, im Gegentheil könne die Einnahmeerhöhung auf der Nicolaibahn in diesem Falle kaum einem Zweifel unterliegen. Jetzt erhalten die im Rayon der Nicolaibahn zerstreut liegenden Mühlen viel mehr Getreide, als sie bahnwärts Mehl verladen; denn Mehl, welches zum Localtarif weitergehen müsste, kann die hohe Eisenbahnfracht nicht tragen und geht angesichts der Concurrenz der entfernter gelegenen Mühlen zu Wasser nach Petersburg. Nach dem jetzt zur Beförderung gelangendem Quantum wäre kaum annähernd diejenige Quantität zu bestimmen, welche in Folge einer Tarifermässigung zur Eisenbahnbeförderung

gelangen könne; in Rybinsk würden z. B. bis 9 Millionen Pud Mehl fabrizirt, während nur circa 1½ Millionen Pud bahnwärts zur Beförderung gelangten; alles Uebrige nimmt trotz der damit verbundenen Unbequemlichkeiten, von Rybinsk den Wasserweg; wenn der Tarif ermässigt wird, so geht ein Theil des jetzt per Marien-System zur Beförderung gelangenden Mehls, ohne Zweifel zur Bahn über. Demnach sei die sehr bestimmte Möglichkeit vorauszusetzen, dass die Tarifermässigung die Bahneinkünfte nicht nur nicht schmälern, sondern sogar erhöhen wird, weil eben der Mehltransport einer Zunahme fähig sei.

Nachdem weiter bemerkt war, dass der gegenwärtige Transport von Mehl auf der Nicolaibahn 14½ Mill. Pud repräsentirt, unter denen nur 2 Mill. Pud Transporte auf den Localrayon der Nicolaibahn entfallen, während letztere Ziffer zweifelsohne, wie vorhin klargelegt, eine bedeutende Zunahme erfahren kann und wird, und in Anbetracht dessen, dass auf der Nicolaibahn gegenwärtig der Mehltarif überaus willkührlich zwischen 1/60 Kop. für weite Entfernungen bis zu 1/24 Kop. im localen Verkehr schwankt, hielt die überwiegende Majorität der Commissionsmitglieder es für nothwendig, *auf die ganze Gruppe «Mehl» einschliesslich auch Kartoffelmehl, denselben Tarif wie für Getreide einzustellen*, nämlich: den Mehltarif der Nicolaibahn auf 0,02 (1/50) Kop. als «effectiv» zur Anwendung zu bringenden Tarif im Localverkehr zu normiren; im directen Verkehr der Nicolaibahn unterliegt der Mehltarif, begrenzt durch vorstehende Norm als Maximum, regierungsseitiger Bestätigung.

Einige andere zu den Cerealien gehörende Tarife.

Ein gleicher Tarif wie für Mehl ist auch der Gruppe

Grütze

zuertheilt worden. Ausgenommen wurden die in vorstehenden zwei Gruppen eingeschlossenen Artikel: Arrowroot, Stärke, Reis, Reismehl, Sago etc., als Artikel, welche mit vorstehenden Gruppen nichts

Gemeinsames haben, und für welche besondere Tarife eingestellt sind, die Verfasser an dieser Stelle umgehen kann.

Ebenso ist auch für

Leinsamen und Oelkuchen

der Getreidetarif eingestellt worden. Die Nicolaibahn hielt auch für diese Artikel bisher wesentlich theurere Tarife, erhöhte in neuerer Zeit den Leinsaattarif von $^1/_{45}$ auf $^1/_{36}$ Kop., während andere Bahnen sehr viel billigere Tarifsätze einstellten. Infolge dessen zeigte der Vertreter der Nowotorshokbahn eine evidente Ablenkung des Leinsaattransports von der Nowotorshok- und Nicolaibahn: im Jahre 1880 kamen auf der Nicolaibahn 880,000 Pud, 1881 — 517,000, 1882 — 286,000 und 1884 nur 165,000 Pud Leinsaat zur Abladung, während zu denselben Zeiten der Transport aus jenen Gegenden sich auf andere Bahnen und nach einer anderen Richtung hinüberzog.

5.

Der Tarif der Nicolaibahn für Holz.

Unter den verschiedenen Gegenständen derjenigen Gruppen, welche in rubrizirter Ueberschrift sich zusammenfassen lassen, begegnen wir zunächst dem Artikel:

Brennholz.

In dem Jerakow'schen Tarif von 1867 war dieser Transportgegenstand eigentlich ohne jeden bestimmten Tarifsatz geblieben. Der vorgenannte Tarif enthielt nur einen Hinweis, dass dieser Artikel zu denjenigen Transportgegenständen gehören solle, für welche die Nicolaibahn in sogenannten Retourwagons d. h. ohne Beobachtung einer bestimmten Transport-Reihenfolge einen Tarif von $^{1}/_{100}$ Kop. einzuführen habe, jedoch nur in der Richtung von St. Petersburg aus. Ein Tarif für Brennholz unter gewöhnlich Transportverhältnissen und in der Richtung nach St. Petersburg war in dem der Nicolaibahn zur Bedingung gemachten 1867 Jerakow'schen Tarif überhaupt nicht enthalten.

Nichtsdestoweniger spielt dieser Transportgegenstand eine nicht unbedeutende Rolle einerseits hinsichtlich der Versorgung beider Reichshauptstädte mit diesem Brennmaterial, und andererseits als Budgetposten für die Nicolai-Bahn. Die Nicolai-Eisenbahn transportirt nämlich jährlich ca. 20,000,000 Pud Brennholz. Der Transport dieses Gegenstandes hat diejenige Eigenthümlichkeit, dass derselbe

in diesem Falle rein localer Natur ist und sich in der halben Entfernung zwischen Petersburg und Moskau, nämlich ungefähr in Bologoje scheidet, von wo aus alsdann der von Bologoje aus nach Petersburg zu gelegene District sein Brennholz nach Petersburg schickt, der nach Moskau zu gelegene District nach Moskau. Ausserdem hat der Verkehr nach den practischen Erfahrungen noch diejenige weitere Eigenthümlichkeit, dass nur auf kleine Entfernungen von ca. 100 Werst nach beiden Hauptstädten Brennholz zur Bahnbeförderung gelangt; von Entfernungen über 200 Werst ging Holz nach Petersburg überhaupt nicht, nach Moskau dagegen angesichts der dort existirenden hohen Holzpreise sogar noch auf Entfernungen von 300 Werst.

Auf diese Weise blieb der Jerakow'sche Tarif von 1867, bei welchem der Ausnahmesatz von 1/100 Kop. an die Bedingung von «Retourwaggons von Petersburg aus» geknüpft war, ohne jeden principiellen Werth und ohne practische Anwendbarkeit. Ausserdem kann man nicht in Abrede stellen, dass dieser Gegenstand, dessen Transport an eine ganz bestimmte Preisgrenze gebunden ist, und bei welchem die Eisenbahnfracht eine bedeutende Proportion zum Werthe repräsentirt, eine besondere Rücksichtnahme verdient.

Die Tarifcommission hat, wie wir dies später sehen werden, das Differenzial-Tarif-System, d. h. eine fallende Tarifscala bei steigenden Entfernungen als «allgemeines Princip» verworfen. Dieselbe hat dagegen für einige besondere Artikel das Differenzial-Tarif-System als «Ausnahme» in einem einzelnen Falle für zulässig erklärt. Bei einem solchen Differenzialsystem muss man, worüber wir später sprechen werden, einen Unterschied machen zwischen schädlichen und nützlichen Differenzialtarifen; und in diesem Falle, bei Brennholz hat man es ebenso, wie bei Kohle, mit einem augenscheinlich nützlichen Differenzialtarif zu thun.

Die Subcommission hatte einen Tarif von 1/60 Kop., den niedrigsten ihrer projectirten Normalclassen, der Commission vorgeschlagen;

letztere kam indessen zu der Ueberzeugung, dass bei den für diesen Transportgegenstand vorhandenen Interessen und besonderen Transportverhältnissen ausnahmsweise ein Differenzialtarif zuzulassen sei und setzte einen Commissionsausschuss ein (in welchem u. A. der Vertreter der Grossen Eisenbahn und der Vertreter der Nowotorjok-Eisenbahn Advocat Spassowsky, der bei diesem Gegenstand eine besondere Kenntniss der einschlägigen Verhältnisse an den Tag gelegt hatte, gewählt wurde) um einen solchen rationellen Differenzialtarif für diesen Gegenstand auszuarbeiten.

Der Commissionsausschuss nahm die Resultate des Holztransports auf der Nicolaibahn von 1880—83 zur Grundlage und kam daraufhin zu dem Resultat, dass Brennholz sowohl wie Bauholz auf Entfernungen von weniger als 100 Werst einen Tarif von 0,033 bequem vertrüge, während auf Entfernungen von über 200 Werst der gegenwärtig existirende Tarif — auf Brennholz 0,02, und auf Bauholz 0,025 — sich als zu hoch und einer Ermässigung bedürftig erwiese. Der Commissionsausschuss machte der Plenarcommission darauf folgende Proposition:

Bei Entfernungen von 1—50 Werst 0,033; von 51—100 Werst 0,03 Kop. per Pud und Werst; von 101—199 Werst 3 Kop. per Pud auf die ganze Entfernung, und über 200 Werst 0,015 Kop. per Pud u. Werst zu tarifiren. Hierzu wurde in der Plenarsitzung der Commission indessen noch folgende zutreffende Bemerkungen gemacht: diejenigen Holzgegenden, welche ungefähr in der Mitte der Nicolaibahn liegen, haben einen sehr schweren Absatz für ihr Holz und deshalb hat dasselbe dort einen sehr geringen Werth, während in den, beiden Hauptstädten nahe gelegenen Gegenden, der Waldbestand sich mehr und mehr erschöpft. Eine gewisse Ausgleichung könne nur durch eine bestimmte Ermässigung des Holztarifs in jenen Gegenden erreicht werden; dabei sei es nothwendig zwei Tarife einzustellen, einen höheren nach Moskau und einen niedrigeren nach Petersburg, weil unter gleichen Bedingungen, in Folge der

Preisunterschiede für Brennholz in Petersburg und Moskau, nach ersterem Platze Holz überhaupt nicht gehen könnte. Von der Station Malaja Wyschera (152 Werst von Petersburg) bis nach Bologoje (300 Werst von Petersburg) z. B. bliebe der Transport von Neuem unmöglich: nach Petersburg in Folge des niedrigen Holzpreises; nach Moskau in Folge der bedeutend zunehmenden Entfernung.

In Folge dessen machte die Commission zu dem Projecte des Ausschusses noch folgende Umänderungen, und bestimmte:

In der Richtung nach Moskau gemäss dem Vorschlage des Ausschusses den Tarif festzusetzen auf

1— 50	Werst	0,033	Kop.	per	Pud	und	Werst
51—100	»	0,03	»	»	»	»	»
101—199	»	3	»	»	»	»	ganze Entfernung
200 Werst u. mehr		0,015	»	»	»	»	Werst

In der Richtung nach Petersburg auf:

1— 33	Werst	0,028	Kop.	per	Pud	und	Werst
34— 36	»	0,916	»	»	»	»	ganze Entfernung
37— 66	»	0,025	»	»	»	»	Werst
67— 74	»	1,65	»	»	»	»	ganze Entfernung
75—100	»	0,022	»	»	»	»	Werst
101—111	»	2,22	»	»	»	»	ganze Entfernung
112—150	»	0,02	»	»	»	»	Werst
151—165	»	3	»	»	»	»	ganze Entfernung
166—500	»	0,018	»	»	»	»	Werst u. s. w.

Die vorstehende Tabelle ist in ihrer scheinbaren Complicirtheit eine Folge des Differenzialsystems überhaupt, um einen Ausgleich herbeizuführen, damit nicht bei der Uebergangsgrenze von einem höheren zu einem niedrigeren Einheitssatze, eine geringere Entfernung einen höheren Tarif bezahlt hat, als eine grössere Entfernung.

Bauholz.

Für Bauholz sind die Transportbedingungen fast dieselben, wie für Brennholz; und wenn auch der Preisunterschied zwischen Bau- und Brennholz ein bedeutenderer ist, so würde es doch kaum möglich sein, einen wesentlich höheren Tarif, wie z. B. die Nicolaibahn einen solchen gegenwärtig practisirt, zuzulassen. Da Brennholz einen sehr leichten und stets sicheren Absatz findet, während bei Bauholz andere Verhältnisse vorhanden, so führt, wie die Erfahrung gezeigt hat, ein grösserer Unterschied in dem Transportpreise nur dazu, dass die Waldbesitzer das Holz anstatt als Balken und Bauholz zu verkaufen, in Brennholz verwandeln; z. B. bei dem heutigen Tarif von $^{1}/_{40}$ Kop. per Pud und Werst für Bauholz und $^{1}/_{50}$ Kop. für Brennholz beträgt die Fracht auf das von einer Dessjatin gewonnene Holz (circa 10 000 Pud) 300 Rbl., für Bauholz 425 Rbl; und dieser Unterschied erscheint bedeutend genug, um vorstehende Erscheinung zu rechtfertigen. Nichtsdestoweniger ist ein so complicirter Differenzialtarif, wie er für Brennholz angenommen wurde, für Bauholz weniger nothwendig und namentlich der Unterschied in der Transportrichtung unnöthig. Die Commission acceptirte deshalb den Differenzial-Tarif des bereits vorhin erwähnten Ausschusses nämlich bei

1— 50	Werst	0,033	Kop.	per	Pud	und	Werst
51—100	»	0,03	»	»	»	»	»
101—166	»	3	»	»	»	»	ganze Entfernung
167 u. mehr	»	0,018	»	»	»	»	Werst

Nutzholz.

Bei dieser Kategorie, welche alle im Tischler- und sonstigen Handwerks-Betriebe gebrauchten Hölzer umfasst, hatte die Subcommission einen Unterschied gemacht zwischen einheimischen und ausländischen Nutzhölzern und einen Tarif von $^{1}/_{30}$ Kop. für einheimische, $^{1}/_{24}$ Kop. für ausländische Hölzer proponirt. In der Plenar-

sitzung der Commission wurde diese Unterscheidung als zu Weitläuftigkeiten führend, monirt und weil man aus den Eisenbahntarifen überhaupt das Prädicat eines ausländischen oder einheimischen Ursprunges der Waaren soviel wie möglich fern halten müsse. Von anderer Seite wurde aber darauf hingewiesen, dass die bezüglichen ausländischen Hölzer, im Verhältniss zu den gleichen Hölzern kaukasischen Ursprungs, doch einen viel höheren Werth repräsentirten, und dass die bezügliche Unterscheidung in der Normal-Nomenclatur sämmtlicher russicher Eisenbahnen Aufnahme gefunden habe. Die Commission behielt in Anbetracht dessen diese Unterscheidung bei, und proponirte die bezüglichen Hölzer inländischer Abkunft auf 0,03, ausländischer Abkunft auf 0,04 Kop. zu taxiren.

Verfasser dieses musste in der Commission noch weiter darauf hinweisen, dass hier sofort einer der ersten ausländischen Artikel erschiene, welcher diesen Tarif von Petersburg nach Moskau nicht tragen könne, in Anbetracht der in den directen Verkehren via Königsberg, Libau, Riga und Reval nach Moskau, existirenden directen Tarife. Der Tarif von diesen Häfen nach Moskau auf 900—1400 Werst betrüge 19 Kop. während 0,04 auf die Entfernung Petersburg—Moskau 24 Kop. ausmache. In Folge dessen unterläge es keinem Zweifel, dass Petersburg dieses Transports- und Handelsartikels verlustig gehen müsste, falls nicht entweder der Tarif auf der Nicolaibahn entsprechend ermässigt oder in den anderen Verkehrsrichtungen bedeutend erhöht würde. Die Commission hielt diesen Gegenstand für bereits in dem Protocoll der Commission über die directen Verkehre für erledigt, worauf von vorerwähnter Seite erklärt wurde, dass man nur davon Act nehmen möge, wie gleich bei dem ersten speciellen Gegenstande einer ausländischen Waare sich das — bei Gelegenheit der
über die Schäden der directen überseeischen und inter-
mit Bezug auf Handel, Industrie und Verkehr so-
auf die Einnahmen der Eisenbahnen klargestellte —

System von Anormalitäten zu Tage träte. Redner hielt diese Bemerkung für nothwendig, um nach diesem Hinweis ein für allemal zu constatiren, dass bei der Unzahl derjenigen Artikel, deren Tarifsätze die Commission zu bestimmen habe, derselbe weitere Hinweise auf die Anormalitäten anderer Concurrenzstrecken nicht machen würde, nachdem er jetzt nochmals gleich bei dem ersten ausländischen Gegenstande, welcher sich der Commission dargeboten habe, darauf hätte hinweisen müssen; der Vertreter der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft habe einen Tarif von 0,04 für vollständig im Verhältniss zu den Preisen von werthvollen Hölzern: z. B. Polysander-, Rosen-, Eben-, Mahagoniholz etc. für einführbar erklärt auf der Strecke Petersburg—Moskau, während bei fast derselben Enfernung von Tosna nach Moskau im directen Verkehr über Reval die Nicolaibahn nur einen Einheitssatz von ca. 0,02 seit Jahren angewandt habe und im Verkehr von Königsberg einen noch viel geringeren Satz.

Die Commission nahm hiervon gebührende Anmerkung und erklärte, dass bei allen Tarifsätzen ein für allemal das Princip gelte: die Tarifsätze der Nicolaibahn würden im Verhältniss zum Werthe und sonstigen Eigenthümlichkeiten des Transportgegenstandes eingestellt, in der Voraussetzung, «dass dieser Einheitssatz bei der Regulirung aller übrigen, bisher concurrirenden Verkehrsrichtungen als Grundlage dienen würde» (cfr. das Protokoll über die directen Verkehre).

Die Commission beschloss demnach, den Tarif für Nutzhölzer einheimischer Abkunft auf 0,03 per Pud und Werst, ausländischer Abkunft auf 0,04 Kop. per Pud und Werst, Korkholz auf 0,05 Kop. Korke auf 0,06 Kop. und Fournire auf 0,08 Kop. per Pud und Werst festzusetzen.

6.

Der Tarif für Flachs, Hanf und Heede.

Auch der Tarif dieser Artikel, als specieller Exportgegenstände Russlands, ist nicht ohne besonderes Interesse. — Die Subcommission hatte einen Tarif von 0,0417 bis 0,0355 festgesetzt und damit einem Antrage des Vertreters der Grossen Eisenbahngesellschaft entsprochen, welcher gemeint hatte, dass Flachs und Hanf einen höheren Tarif vertragen könne. In ihrem Tarifproject vom Jahre 1883 hatte die Grosse Eisenbahngesellschaft einen Waggontarif ebenfalls auf 0,033 veranschlagt.

In der Plenarsitzung der Commission begegnete obiger Tarif der Subcommission einer ziemlich hartnäckigen Opposition, da die Nicolaibahn augenblicklich einen Waggonladungstarif von 11 Kop. per Waggon und Werst anwendet und eine bedingungslose Anwendung des obigen Vorschlages der Subcommission diesen Waggontarif um ungefähr das Doppelte erhöhen würde.

Verfasser glaubt nicht unerwähnt lassen zu müssen, dass sich auch bei diesem Transportgegenstande die willkührliche Anwendung beliebiger Tarife in ihrem vollen Umfange und in ihrer Einwirkung auf die Richtung des Geschäftes documentirt. Petersburg und Riga, als [illegible] die für diesen Exportgegenstand durch Reellität und Solidi-
[illegible] nden Ausfuhrplätze, müssen diese Bedeutung,
[illegible] gung und zum sehr geringen Vortheil der

Solidität des Geschäfts, überhaupt mehr und mehr einbüssen. Die Erhaltung eines Artikels, wie Flachs und Hanf, in den Händen eines soliden und reellen Exportgrosshandels ist sicher eine der besten Stützen des Preiswerthes dieser Artikel, für welche Russland der ausschlaggebende Produzent ist. — Wie weit der Preisfall dieser Artikel auf den englischen und deutschen Märkten mit der allgemeinen Erscheinung der Waarenentwerthung zusammenhängt, wie viel aber zweifelsohne auch hiebei auf die unzuverlässigere Handhabung des Flachs- und des Hanfgeschäfts von Seiten eines gewissen Aufkäufer-Elements, das im Gefolge der Tarifpolitik hauptsächlich der Grossen Eisenbahngesellschaft erschienen ist, soll hier nicht untersucht werden. Man hat es ja hier speziell nur mit der Nicolaibahn zu thun, und da erscheint es wenigstens nicht uninteressant, einige Ziffern zu erbringen, die wiederum Petersburg betreffen, und einen ganz auffallenden systematischen Rückgang des Petersburger Exports charakterisirt.

Russland exportirt an Flachs allein über die Landgrenze und über die Häfen des baltischen Meeres circa 10 Millionen Pud. Der wesentliche Antheil, welchen Petersburg früher an dem Export dieses Artikels seewärts hatte, reducirte sich im Jahre 1880 bereits auf 1,518,000 Pud, 1881 betrug derselbe 1,502,000 Pud, 1882 — 1,357,000 Pud, 1883 — 1,150,000 Pud und im Jahre 1884 war derselbe bereits auf 850,000 Pud heruntergegangen.

Soweit diese Artikel die Commissionsverhandlungen betreffen, muss noch bemerkt werden, dass speziell zu diesem Gegenstande die Moskau-Jaroslawer Eisenbahn Vorstellungen gemacht und darauf hingewiesen hatte, dass der Antrag der Grossen Eisenbahngesellschaft auf Einstellung eines Tarifes von 0,0355 resp. 0,033 einer Erhöhung des gegenwärtigen Tarif's um fast das Doppelte gleichkäme und dass diesem Antrage nicht willfahren werden könne. In der Commission wurden Zweifel verlautbart, ob eine allgemeine wesentliche Erhöhung des Tarifs für diese Artikel in Hinsicht auf

den Exportcharakter derselben practisch durchführbar erscheinen könnte; dabei musste man dann aber die Meinung aussprechen, dass die Zulassung einer einseitigen Erhöhung auf der Nicolaibahn nur zu ungünstigen Resultaten bezüglich der Einnahmen der letzteren Bahn führen könne. In Anbetracht ferner des Umstandes, dass Flachs und Hanf in gepressten Ballen die Belastungsfähigkeit eines Waggons voll auszunutzen gestatte, während man in ungepresstem Zustande nur mit 300—350 Pud dieser Waaren den Normalwaggon von 600 Pud beladen könne, kam die Commission zu dem Schlusse, dass es nöthig sei, für diese Waaren einen «Waggontarif» einzustellen; die Gleichstellung zweier nach ihrem Gewicht so verschiedener Waaren, wie gepresster und ungepresster Flachs und Hanf, sei kaum völlig gerecht, während die Einführung verschiedener Pudtarife für gepresste und ungepresste Waare unzweckmässig sei, in Anbetracht dessen, dass es schwierig sein würde den Grad der Pressung zu beurtheilen.

Auf Grund der letztgenannten Meinungsäusserungen der Commission wurde denn auch der Tarif für Flachs, Hanf und Hede auf 0,03 per Pud und Werst bei pudweiser Verladung festgesetzt; bei Absendungen von vollen Waggons, bei denen es dem Absender überlassen ist, denselben bis zu seinem vollen Gewicht von 600 Pud zu beladen, wurde der gegenwärtig bestehende Tarif von 11 Kop. per Waggon und Werst auch für die Folge aufrecht erhalten.

Bei der Unterschrift des bezüglichen Protocolls hat zwar der Vertreter der Grossen Eisenbahngesellschaft nochmals wiederholt, dass nach seiner Meinung ein Tarif für Flachs und Hanf von 0,04 eingestellt werden könne, doch erscheint dies auf Grund des oben Gesagten für hinfällig.

7.

Der Tarif für Kalk, Kreide, Alabaster, Gyps und Cement.

Laut dem Projecte des Tarifs von 1867 gehören diese Gegenstände zu der Zahl derjenigen Tansporte, für welche bei Benutzung von Retourwagons d. h. «in der Richtung von St. Petersburg nach Moskau» und «ohne Berücksichtigung der Reihenfolge des Transports», der Nicolaibahn ein Tarif von $^1/_{100}$ zur Verpflichtung gemacht worden ist. Dagegen war in jenem 1867er Tarife für eine Beförderung in der Richtung nach St. Petersburg ein spezieller Satz überhaupt nicht eingestellt. Die Subcommission hatte in Folge dessen einen Tarif von $^1/_{100}$ Kop. für Kalk bei Wagonabladungen in der Richtung von St. Petersburg nach Moskau proponirt, während in der Richtung nach St. Petersburg, wie auch in der Richtung nach Moskau von den zwischengelegenen Stationen aus, ein Tarif von $^1/_{45}$ — $^1/_{50}$ Kop. per Pud und Werst, abhängig von der Entfernung, von ihr vorgeschlagen wurde.

Der Commission lagen besondere Anträge vor, von der waldaiskischen Kreislandschafts-Uprawa, welche um Einführung eines Tarifs von $^1/_{67}$ Kop. bat, ferner von der Borowitsch'schen Kreislandschafts-Uprawa, welche um Einführung eines Tarifs von $^1/_{60}$ Kop. sich verwandte, ferner vom Moskauer Börsencomité, welches den Tarif von $^1/_{100}$ befürwortete. Diese Anträge betrafen in erster Linie und

fast ausschliesslich Kalk, wovon die Nicolaibahn jährlich mehr als 2,000,000 Pud transportirt.

Da die Grosse Eisenbahngesellschaft überhaupt gegen den Tarif von $^1/_{100}$ Kop. substantielle Einwendungen machte und den obligatorischen Charakter desselben mit den Interessen der Bahn für wenig vereinbar darstellte, konnte die Commission ihrerseits sich der Ansicht nicht verschliessen, dass ein solcher Tarif von $^1/_{100}$ Kop., welcher an die Bedingung von Retourwagons und an die Richtung von St. Petersburg nach Moskau in ihrer ganzen Entfernung gebunden ist, wenig oder gar keinen praktischen Werth, in Fällen wie den vorliegenden Transportgegenständen, hat.

Bei dem Artikel Kalk z. B. vollzieht sich der Haupttransport von der Station Uglowka (Knotenpunkt der kleinen Borowitschi- und Nicolaibahn) und wendet sich von dort nach beiden Richtungen, nach Moskau und Petersburg. Anderen Gegenständen obengenann- Gruppe kann man dagegen die Nothwendigkeit eines so billigen Tarifes von $^1/_{100}$ Kop. wie die Jerakow'sche Norm vom Jahre 1867 solchen aufgestellt hat, kaum zuerkennen; und da die obenerwähnten Landschaftsvertretungen in ihren bezüglichen Anträgen selbst nicht weiter gehen als auf $^1/_{60}$ und $^1/_{67}$ Kop., während die Proposition der Subcommission ($^1/_{100}$ für Retourwagons mit besonderen Transportbedingungen; $^1/_{45}$ — $^1/_{50}$ Kop. im gewöhnlichen Verkehr) die Interessen der Antragsteller zu befriedigen nicht geeignet ist; so hielt die Commission es für richtiger und im Hinblick auf die Interessen der Grossen Eisenbahngesellschaft für gerecht, den Jerakow'schen Tarif von $^1/_{100}$ Kop. fallen zu lassen. Dadurch wird für die betreffenden Waarenabsender auch die Unbestimmtheit der Transportbedingungen, sowie auch die Zufälligkeit der Transportmöglichkeit, womit der Tarif von $^1/_{100}$ unumgänglich verbunden ist, für die Transportinteressenten beseitigt; und die Commission beschloss anstatt dessen, *Kalk* mit 0,02 und in vollen Wagons mit 0,016, *Kreide, Alabaster, Gyps* und *Cement* mit 0,02 zu tarifiren.

8.

Der Baumwollentarif.

Wir begegnen auch hier wiederum einem Artikel, welcher in Anbetracht seiner industriellen Bedeutung und als Budgetposten der Nicolaibahn wichtig ist. Die Nicolaibahn beförderte hiervon in den letzten Jahren ca. 4 Millionen Pud, ausschliesslich aber im Verkehr von Reval via Tosna. Der Tarif von der Petersburger Waarenstation nach Moskau betrug 25 Kop. auf 600 Werst; von Reval nach Moskau 19 Kop. auf 900 Werst, oder für die Nicolaibahn 11,8 Kop. auf 550 Werst. Derselbe Tarif von 19 Kop. existirt für die Entfernungen von Riga, Libau, Königsberg nach Moskau für 1100 bis 1400 Werst. Während in dem letzten Jahrzehnt der Import von Baumwolle sich ausschliesslich auf die vorerwähnten Häfen beschränkte, Dank den geschilderten Tarifanomalien, und Petersburg vollständig abgeschlossen war; etablirt sich in ganz neuester Zeit ein Import von indischer und egyptischer Baumwolle auch über Odessa; natürlich rechnet auch wieder Odessa mit den existirenden niedrigen Frachten der baltischen Seeverkehre und calculirt augenscheinlich so, dass, wenn Königsberg auf 1400 Werst mit 900 Werst Reval concurriren durfte, warum dann nicht Odessa mit 1500 Werst gerader, resp. 2000 Werst ungerader Entfernung nicht wieder mit den Königsberger 1400 Werst und folgeweise auch mit den Revaler 900 Werst concurriren darf?

Weiter zeigt sich in jüngster Zeit auf dem russischen Consumtionsgebiet die Baumwolle aus dem Kaukasus und den neuen mittelasiatischen russischen Besitzungen.

Es ist also zweifellos hier ein Gegenstand vorhanden, auf welchen mit der Zeit die Regierung eine besondere Aufmerksamkeit wird zu verwenden haben, und bei welchem die Interessen der Industrie und des Handels, sowie eine gerechtfertigte Rücksichtnahme auf den kaukasischen und mittelasiatischen Anbau von Baumwolle im Auge zu behalten bleibt.

Die Tarifcommission konnte im vorliegenden Falle, wo es sich um neue Factoren handelt, die einer weiteren Beobachtung und Beprüfung bedürfen, und bei welchen die Regelung der allgemeinen Tariffrage eine noch bedeutendere Rolle spielt, als bei denjenigen übrigen Artikeln, bei denen man es hauptsächlich mit den Concurrenzrichtungen im sogenannten directen überseeischen und Ueberland-Verkehre zu thun hat, sich voläufig nur auf einige allgemeine Erwägungen basiren:

1. Baumwolle und Watte sind sogenannte sperrige Güter.
2. Die Pressung der Baumwolle ist eine sehr verschiedene, so dass der russische Normalwaggon sowohl nur 350 als auch 530 Pud fasst.
3. Die importirte Baumwolle unterliegt einem Eingangszolle.
4. Die Anpflanzung von Baumwolle sowohl in Kaukasien als auch den neuen mittelasiatischen Besitzungen Russlands ist im Fortschritt begriffen.
5. Ein Waggontarif würde unbequem sein, da er für die russische Baumwolle, welche schlechter gepresst ist, ungünstig erscheint.

Die Commission glaubte daher bei einem Pudtarif stehen bleiben zu müssen; dies erschiene um so correcter, als ein Pudtarif indirect in gewisser Weise der kaukasischen und mittelasiatischen Baumwolle zu Hülfe kommt. In einer Begünstigung letztgenannter Categorie, wie dies von gewisser Seite durch den Antrag verschiedener Tarife für russische und ausländische Baumwolle ins Auge gefasst sei, noch weiter zu gehen, erschiene nach Meinung der Com-

mission kaum correct. Durch den Eisenbahntarif allein würde man kaum den eventuellen Zweck einer Entwickelung der kaukasischen Baumwollplantagen erreichen können; eine wesentliche Erhöhung des Eisenbahntarifs für ausländische Baumwolle würde schädlich auf die Moskauer Spinnereien und Fabriken, die ohne amerikanische, indische und egyptische Baumwolle nicht auskommen könnten, einwirken, wegen der gegenwärtig noch mittelmässigen Qualität der Buchara-, Chiwa- und Kaukasus-Baumwolle. — Nichtsdestoweniger musste die Commission den gegenwärtigen Tarif von 11,8 Kop. auf 550 Werst im directen überseeischen Verkehr der Nicolaibahn = ça. 0,02 für zu niedrig ansehen, konnte aber anderseits nicht so weit gehen, wie der Vertreter der Grossen Eisenbahngesellschaft selbst beantragte, nämlich 0,06 Kop. Die Commission glaubte den Tarif auf Baumwolle jedenfalls nicht höher als auf 0,04 normiren zu dürfen, hielt aber auch ihrerseits diesen Tarifsatz für völlig im Einklang zum Werthe der Baumwolle, ihren Transporteigenthümlichkeiten, und den Interessen der Moskauschen Industrie. Sollte im unzweifelhaften Interesse letzterer doch ein noch niedrigerer Tarif in der Richtung der sog. directen Verkehre sich vernothwendigen, so behielt die Commission für die Nicolaibahn den Weg eines desbez. Antrags bei der Aufsichtsbehörde vor. In Anbetracht dessen, dass der Vertreter der Grossen Eisenbahngesellschaft eine noch weitere Erhöhung vertrat, hielt die Commission es für nöthig, nochmals auf das auch in diesem Falle ausschlagende Prinzip hinzuweisen, dass selbst die Einführung eines Tarifs von 0,04 erst dann stattfinden könnte, wenn die Tarife der anderen concurrirenden Linien in den sogen. directen Verkehren mit vorstehendem Einheitssatze in Einklang gebracht sind.

9.

Der Salztarif.

Bei diesem Gegenstande bieten sich wiederum ganz neue Gesichtspuncte.

Der Jerakow'sche Tarif vom Jahre 1867 war 0,02 Kop. für Kochsalz, und 0,03 für Stein- und Seesalz. Die Nicolaibahn hat aber demgegenüber bisher einen Tarif von 0,025 effectiv angewandt, und für den Transport in der Richtung von Petersburg nach Moskau einen Retour-Wagontarif von 0,0166.

Die Verhältnisse für den Eisenbahntransport von Salz erscheinen heute in einem ganz anderen Lichte, wie 1867, seit nämlich vor einigen Jahren die Salzaccise aufgehoben worden ist, und der Importzoll für Salz eine ganz andere Gestalt und Bedeutung erhalten hat. Man sieht heute bei uns auf Salz als auf einen Artikel, dessen möglichste Verwohlfeilung im Interesse der Bevölkerung liegt, wobei dessen Production an bestimmte Rayons gebunden ist. Bei dem heutigen System des Nicolaibahntarifs, nämlich bei einem Wagontarif in der Richtung von Petersburg nach Moskau von 0,016 und bei 0,025 von Moskau nach Petersburg erweist sich ersterer Wagontarif jedoch als eine blosse Bevorzugung des ausländischen Salzes gegenüber dem russischen. Nichtsdestoweniger ist in Berücksichtigung zu ziehen, dass nach Petersburg auch russisches Salz in grösseren Posten namentlich von Perm und Kostroma per

Wolgasystem angebracht wird, und dass in den letzten Jahren erfolgreiche Versuche mit der Einführung von Krimsalz seewärts gemacht sind. Jedenfalls glaubte die Commission einen niedrigen Tarifsatz für den Salztransport auf der Nicolaibahn in Berücksichtigung ziehen zu müssen, und zwar sowohl in der Richtung von Moskau nach Petersburg, als auch in umgekehrter Richtung für die vorhin erwähnten in Petersburg erscheinenden Wassertransporte, falls diese auch für die Folge andauern sollten. Die Commission glaubte aber bei der Einstellung eines möglichst niedrigen Tarifes nicht bis zu der beispielsweise von der Losowo-Sewastopoler Bahn angenommenen Norm von $^1/_{80}$, oder bis zu der Norm von $^1/_{75}$, wie eine solche vom Vertreter der Nowotorjokbahn beantragt wurde, gehen zu brauchen, sondern hielt den Satz von 0,015 für eine gerechte und den Verhältnissen völlig entsprechende Grenze. Damit dieser Satz — welcher lediglich im Interesse der weiten Transportstrecken, die das russische Salz zu durchlaufen hat, eingestellt worden ist — nicht sich zu einer neuen Bevorzugung von Importsalz gestalte, hielt die Commission es für zweckmässig, versuchs- und ausnahmsweise hier einen Unterschied für «ausländische» Waare zu machen, und für letztere einen Tarif von 0,02 einzustellen. Von der Voraussetzung ausgehend, dass es sich in diesem speciellen Falle um Transporte handele, deren einheimischen Ursprung nachzuweisen, den bez. Absendern keine besondere Schwierigkeit eintretenden Falls machen würde, glaubte die Commission indessen auf diese ihre Spezialentscheidung als auf einen versuchsweisen Schritt zur Regulirung und Erweiterung des Transportwesens für diesen Artikel hinweisen zu müssen, wobei die Beibehaltung eine solchen versuchsweisen Massregel von etwaigen späteren Erfahrungen abhängig bleiben müsse.

10.

Der Pulvertarif.

Aus der grossen Anzahl der weiteren Tarifgruppen glaubt Verfasser noch den Pulvertarif hervorgreifen zu müssen, weil wir es hier wieder mit ganz neuen Factoren zu thun haben. Wir begegnen hier einer ganz neuen und wichtigen Entscheidung der Tarifcommission, nämlich die *ausgesprochene Declassification* eines Artikels von gewissem transportgefährlichem Character.

Laut einer früheren Entscheidung des Eisenbahn-Departements darf Pulver zu der höchsten Tarifclasse tarifirt werden; letztere beträgt beispielsweise auf der Nicolaibahn 1/10 Kop., auf den meisten anderen russischen Eisenbahnen 1/6 Kop., auf einigen wenigen Bahnen 1/9 Kop. per Pud und Werst. Beim Transport für das Kriegsministerium wird inzwischen laut eines Uebereinkommens zwischen den Ministerien des Krieges und der Wegebau-Communicationen beabsichtigt, auf allen russischen Eisenbahnen einen einheitlichen Tarif von 1/12 Kop. einzuführen.

Dem Präsidenten der Tarifcommission war ein Gesuch einer der grössten Pulverfabriken zugegangen, worin dieselbe sich für die Einführung eines allgemeinen Tarifs auf allen russischen Eisenbahnen von 1/20 Kop. verwandte, in Anbetracht dessen, dass ohne eine Ermässigung des gegenwärtig ausserordentlich hohen Eisenbahnta-

rikation als Privat-Industriebetrieb in Russland ohne

aste.

bedingungen der Nicolaibahn an die Grosse

Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1867 war bereits damals ein Tarif von 0,06 also circa 1/17 Kop. der Nicolaibahn zur Verpflichtung gemacht; die Grosse Eisenbahngesellschaft machte aber von dem vorerwähnten Circular des Eisenbahndepartements Gebrauch, und berechnete den Artikel Pulver nach der höchsten ihrer effectiven Tarifclassen, nämlich zu 1/12 Kop.; in der Commission beanspruchte der Vertreter der Grossen Eisenbahngesellschaft ein Recht auf 1/10 Kop., nämlich auf die höchste Norm des 1867-er Tarifs, weil der Transport dieses Gegenstandes unter besonderen Massregeln und mit besonderen Einrichtungen verbunden sei, für welche die Eisenbahn ein Entgelt haben müsse.

Die Tarifcommission konnte nicht umhin, den in dem Gesuch der vorerwähnten Industriegesellschaft vorgebrachten Motiven Berücksichtigung angedeihen zu lassen, und anzuerkennen, dass die Verhältnisse heute wesentlich anderer Natur seien, als im Jahre 1867. Damals betrug der Preis von Pulver 75 bis 25 Rbl,, und nach den vorliegenden Daten gegenwärtig 20 bis sogar 10 Rbl. hinunter. Die Pulverfabrikation als Privat-Industriezweig in Russland ist erst im Entstehen begriffen, die Natur der Fabrikation bindet dieselbe an bestimmte örtliche Verhältnisse; dagegen erfordert die Anwendung von Pulver sowohl für bergmännische und sonstige technische Zwecke, wie auch für Gegenden mit überwiegendem Jagdgewerbe — den Transport von Pulver auf die weitesten Entfernungen hin. Die Pulvereinfuhr aus dem Auslande ist verboten, falls nicht eine besonders eingeholte Erlaubniss vorliegt; in letzterem Falle wird aber Pulver sogar zollfrei eingeführt, während die russischen Pulverfabrikanten für ihre Rohmaterialien Eingangszölle zu tragen haben. Dank diesem Umstande ist z. B. der Absatz russischen Pulvers im Weichselgebiet und hauptsächlich in den polnischen, ziemlich bedeutenden bergmännischen Distriction vollständig unmöglich, weil die Eisenbahnfracht von Petersburg nach Warschau über 23 % vom Werthe erreicht.

Der Vertreter des Finanzministeriums, wirkl. Staatsrath v. Behr (Vice-Director des Dep. für Handel und Manufactur) bemerkte, dass bei den Verhältnissen, welche gegenwärtig für die Pulverfabrikation in Russland existiren, man nicht auf denjenigen Bedingungen stehen bleiben könnte, die 1867 und in den folgenden Jahren vorhanden waren. Neuerdings werde dieselbe als Privatindustrie betrieben, und es existirten bereits 3 grosse Privatfabriken. Gerade auf die Privatindustrie und die Privatleute entfalle dabei ein nicht geringer Theil von denjenigen besonderen Massnahmen und Unbequemlichkeiten, die mit dem Transport verbunden sind, nämlich die Erfüllung gewisser Formalitäten, die Unbequemlichkeiten der Ein- und Ausladung, die Bewachung etc. etc.; und die mit dem Transport von Seiten der Eisenbahnen dabei aufgewandten besonderen Einrichtungen und Massnahmen müsse man billiger Weise als ein unerlässliches Entgegenkommen den Privatinteressenten gegenüber betrachten.

Nach allen gemachten Erörterungen sei nach Meinung des Herrn v. Behr die Erniedrigung des Pulvertarifs unerlässlich für die Existenz der genannten Fabriken und ein Satz von $^1/_{10}$ Kop., wie ihn der Vertreter der Grossen Eisenbahngesellschaft beantragt habe, erschiene als in keinem Falle zulässig.

Nach einigen weiteren Bemerkungen des Vorsitzenden und verschiedener Mitglieder; und da die gegenwärtig existirende Locirung des Artikels Pulver in die höchste Tarifclasse sich nicht mehr mit den gegenwärtigen Preisverhältnissen dieses Artikels in Einklang befindet und eine Ermässigung des Transportpreises den Transportrayon und den Gebrauch von russischem Pulver zu erweitern verspricht, dadurch auch diesem Industriezweige zur Weiterentwickelung verhelfen wird; bestimmte die Commission, diesen Transportartikel der Nicolaibahn mit 0,06 (ca. $^1/_{17}$ Kop.) zu tarifiren, umsomehr da die Uebergabebedingungen von 1867 bereits diese Maximalgrenze enthielten.

11.

Zu den übrigen Tarifen.

Wenn Verfasser bei den voraufgegangenen Abschnitten in Details gegangen ist, die einige specielle Artikel betreffen, so glaubt derselbe die Arbeiten der Commission damit genügend gekennzeichnet und seinen Lesern bereits einen hinreichenden Ueberblick gewährt zu haben, in welcher Weise die Tarifcommission geleitet wurde, und sich ihrer Aufgabe entledigt hat. Nichtsdestoweniger repräsentiren die vorbehandelten Gruppen erst einen verschwindend kleinen Bruchtheil der ganzen Arbeit; umfassen dieselben auch einen gewissen Theil der wichtigsten Transportgruppen, so bleiben doch fast noch eine zehnmal so grosse Anzahl von verschiedenen Gruppen übrig, und unter diesen sind wiederum solche, die hunderte von einzelnen Artikeln, wie z. B. bei Colonialwaaren und Droguen, Hausindustrie- und Fabrikartikeln der verschiedensten Genres, Metallen, Mineralien und Ackerbauerzeugnissen, Consum- und Luxusgegenständen etc. etc. in sich vereinigen. Verfasser bemerkte bereits im Abschnitt III dass der ganze Tarif der Nicolaibahn 129 Tarifgruppen mit 2314 einzelnen Artikeln umfasst.

Es befinden sich unter diesen übrigen Gruppen Transportgegenstände von nicht geringerer Wichtigkeit, wie die vorhin speziell behandelten; wir begegnen z. B. der Gruppe

Eisen, Gusseisen und Stahl,

bei welcher die Commission ihre Aufmerksamkeit auf die Anormalitäten in den directen Verkehren gegenüber existirenden hohen

9

okalen Tarifen lenken musste, und diejenige Norm aufzustellen hatte, welche sowohl für die einheimische Production dieser Rohmaterialien als auch für die einheimische industrielle Thätigkeit nothwendig erscheint. Dabei konnte nicht unberücksichtigt bleiben, dass der Tarif für einen weiten und schwierigen Transport, dem die einheimischen Produzenten unterworfen sind, um so weniger ein theuerer sein darf, als die Regierung in ihrem Schutzzollsystem ebenso wie bei Kohle, nicht diejenigen heiklen Grenzen unberücksichtigt lassen kann, welche die Existenz einer bedeutenden Metall- und Maschinenindustrie in den grossen Hafenplätzen erfordert.

Wir begegnen weiter z. B. dem Artikel

Spiritus,

bei welchem darauf hingewiesen werden musste, dass die Nicolaibahn einen Tarif von 25 Kop. per Wagon und Werst erhebt, während z. B. die Libauer Bahn einen Tarif von 13 Kop. per Wagon und Werst anwendet.

Infolge dessen hat sich der Spiritusexport aus wichtigen Gegenden, wie Pensa etc. vollständig von Petersburg und Reval abgewandt, und sich zeitweilig nach Libau hinübergezogen. Der Export über Libau ist zwar heute gleichfalls nur wenig lohnend, weil die Preise im Auslande unter der Concurrenz des deutschen Sprits und hauptsächlich auf Grund einer besonderen Begünstigung des deutschen Exports durch erhöhte Accise-Rückvergütungen, den Brennereibetrieb in Russland für den Export fast vollständig unrentabel gemacht haben.

Wir begegnen den Gruppen

Steinen und Mineralien, Erden und Thon, Töpfer- und Thonwaaren, Ziegeln etc.,

von denen einzelne Artikel einen so geringen Werth haben, dass sie auf weitere Entfernungen transportunfähig werden, sodass nothwendig dafür wieder ein Differenzialtarifsystem zugelassen werden musste.

Wir begegnen der Gruppe

Asphalt,

welcher Artikel seinen einzigen, aber ausserordentlich reichhaltigen Fundort an dem Wolgabecken von Ssysransk hat, sodass ein sehr weiter Transport zu überwinden ist; wir finden weiter in der Gruppe

Kerosin und Mineralölen

die neuesten Weltartikel Russlands, welche dem früheren amerikanischen Monopol eine erfolgreiche Wettbewerbung machen; wir begegnen den Gruppen von

Metallen und Erzen

bei denen z. B. für Zinn die Nicolaibahnfracht von 600 Werst fast ebenso hoch war, wie 1200 Werst Bahnfracht Libau—Moskau zuzüglich der Seefracht von englischen und belgischen Häfen; wir treffen die Gruppe der

Gräser

mit Artikeln, wie Heu und Stroh, deren Transport sowohl für den Bedarf der grossen Städte, und für das Militairressort wie für den Landbau Interesse hat; wir finden wie gesagt in den Gruppen der

Colonial- Material- und Droguerie-waaren

hunderte von verschiedenen Gegenständen, für welche Petersburg früher der Stapelplatz eines nicht unbedeutenden Grosshandels war, ebenso wie die Gruppen von

Metall-, Maschinen- und Textilfabrikaten etc.,

bei welchen die russische Industrie sich einem ganzen System von Tarif-Benachtheiligungen zum Vortheil der ausländischen Industrieerzeugnisse gegenüber gestellt sah.

Alle diese Gruppen noch besonders zu behandeln, hält Verfasser für überflüssig, nachdem aus den voraufgegangenen Spezialabschnitten die Arbeit der Commission genügend charakterisirt erscheint. — Nachdem in den voraufgegangenen Artikeln einige so wichtige

prinzipielle Entscheidungen gefallen waren, wie z. B. bei der Frage der directen Verkehre etc., war die Tarifirung aller dieser übrigen Transportgegenstände wesentlich vereinfacht, und das Element des Interessenwiderstreits wesentlich gemässigt; es handelte sich eben nur darum, für alle diese Sachen im Verhältniss zu ihrem Werthe und sonstigen Charaktereigenthümlichkeiten eine gerechte und praktische Tarifnorm aufzustellen, welche nicht nur für die Nicolaibahn Gültigkeit haben soll, sondern auch für die anderweitigen Verkehrs-Richtungen eine Basis abgeben kann.

Es genügt hier zu bemerken, dass nachdem die Subcommission länger, als ein Jahr, die Materialien für alle einzelnen Artikel zusammengestellt hatte, sämmtliche Gruppen mit ihren Unterabtheilungen theils in der Plenarsitzung der Commission, theils in Ausschüssen derselben behandelt worden sind. Die Mehrzahl derjenigen Gruppen, für welche keine besondere Anträge der Transportinteressenten vorgelegen hatten, wurden in drei speziell zu ihrer nochmaligen Durchsicht von der Commission eingesetzten Ausschüssen durchgesehen, und ein jeder Artikel, bei welchem kein Einverständniss zwischen dem Vertreter der Grossen Eisenbahngesellschaft und den kaufmännischen und industriellen Ausschussmitgliedern zu Stande gekommen war, wurde dann noch der Plenarsitzung der Commission unterbreitet.

12.

Einige prinzipielle Tariffragen.

Bereits in dem Abschnitt I bemerkte Verfasser, dass die Behandlung des Tarifs einer einzelnen Eisenbahn, bevor die allgemeine Tariffrage und die Unterordnung sämmtlicher Eisenbahnen unter bestimmte Regeln und Prinzipien durchgearbeitet war, die Commission nach manchen Richtungen hin in eine schwierige Lage versetzte; dass aber auf der anderen Seite gerade der Spezialtarif der Nicolaibahn, bei der besonderen ausschlaggebenden Bedeutung derselben in dem ganzen Transportwesen Russlands, ein ausserordentlich günstiges Material für die Klärung und Entscheidung einiger allgemeiner Tarifgrundsätze bot.

Wir haben bereits bei dem Gegenstande der directen überseeischen Tarife (im Cap. 2), einem Gegenstande, welchen die Eisenbahnen bisher mit einer besonderen Eigenart pflegten, gesehen, dass diejenige Frage einer Gleichstellung zwischen Loco- und Transittarifen. für welche kurz vorher noch von Seiten einiger Eisenbahnen nur das bedeutsame Wort «Niemals» gebraucht war, in der Hübbenet'schen Tarifcommission eine Beleuchtung fand, bei welcher unter Zustimmung der ersten Eisenbahncapazitäten die Frage klar und einfach in einem ganz anderen Sinne gelöst wurde.

So boten sich an der Hand des Nicolaibahntarifs eine Anzahl weiterer allgemeiner Tarifprincipien. Die Art und Weise ihrer Erledigung für die Nicolaibahn kann nicht ohne Präcedenz und Präjudiz für die spätere Lösung der allgemeinen Tariffrage bleiben. Mit diesen allgemeinen Tariffragen sich zu beschäftigen, ist Zweck des gegenwärtigen Abschnittes.

1. Maximaltarif oder effectiver Tarif.

Diese Frage ist von ausserordentlicher Wichtigkeit. Die persönliche Stellung des Verfassers zu dieser Frage ist mehr oder weniger aus seinen verschiedenen Arbeiten zum Tarifwesen bekannt. Derselbe hat sich stets gegen das System der sogen. Maximaltarife ausgesprochen, und erklärte bereits in seiner Broschüre 1883. Seite 17: «Indem wir lediglich «die Maximaltarife» der Eisenbahnen einer administrativen Begrenzung unterwarfen, glaubten wir die Ausbeutung des Publikums zu verhindern; indem wir aber den Eisenbahnen freien Spielraum liessen, unterhalb dieser Maximaltarife zu wirthschaften, wie es ihnen beliebte, gleichzeitig aber die Eisenbahnen mit Garantien versahen, alle ihre Defizits zu decken übernahmen, schufen wir die Quelle der Ausbeutung des Fiscus durch die Eisenbahnen.» — Es ist mehr wie klar, dass, wenn man überhaupt das Prinzip der staatlichen Regelung und des staatlichen Einflusses auf das Tarifwesen anerkannt sehen will, ein solches Prinzip sich nur auf Grundlage einer Bestätigung und Beaufsichtigung von «effectiven Tarifen» ausführen lässt.

Und in der That, was heisst ein Maximaltarif? Wenn wir z. B. bei einer bestimmten Eisenbahn einen Maximaltarif von $^1/_{12}$ oder $^1/_{18}$ Kop. finden, und die betr. Eisenbahn nach einiger Zeit auf Grund von irgend welchen uncontrollirten einseitigen Combinationen einen Tarif von $^1/_{60}$ Kop. einstellt resp. einstellen darf? Was bedeutet ein unter Regierungsaufsicht gestellter Maximaltarif, wenn, wie wir im voraufgegangenen Capitel 2 an vielen Beispielen gesehen haben, die Tariffreiheit unterhalb der Maximaltarife nur dazu benutzt wird, um von dem einen Transport-Interessenten $^1/_{75}$, von dem anderen $^1/_{40}$ zu erheben? Was für einen Werth hat ein Maximaltarif, wenn, wie wir im Capitel II des vorliegenden kleinen Werkes gesehen haben, in verschiedenen Richtungen auf ein und derselben Bahn ein und derselbe Artikel mit $^1/_{15}$—$^1/_{35}$—$^1/_{100}$ Kop. gefahren wird?

Ma[illegible] haben wir ja auch bis hierher in unserem Eisen-

bahnwesen controllirt. Aber haben wir nicht den grössten Tarif-wirrwarr gerade als Folge dieser Maximaltarife vor Augen gehabt und noch vor Augen?

Gleich in der ersten Sitzung, als die Commission zu dem Waarentarif der Nicolaibahn überging, wurde daher auch die Frage aufgeworfen, was für einen Tarif wird die Commission festsetzen — einen Maximaltarif oder einen effectiven Tarif?

Die Vertreter der Eisenbahnen sahen in dem Vorhandensein eines Maximaltarifsatzes, unterhalb dessen die Eisenbahnen zwar nicht in dem bisherigen Umfange, vielleicht aber doch in bestimmten Grenzen, eine Veränderung vornehmen könnten, nicht nur ein gewisses Recht, welches auf ihre Statuten begründet sei, sondern sogar einen Nutzen für Handel und Verkehr.

Mit der Rechtsfrage haben wir hier nichts zu thun, ebenso wenig wie die Commission sich mit derselben beschäftigt hat. Bei der staatlichen Aufsicht über das Tarifwesen handelt es sich ja nicht um einen Eingriff in bestimmte Rechte eines Einzelnen, sondern um eine allgemeine für Alle ohne Unterschied wirksame gesetzgeberische Regelung des Tarifwesens im Interesse des nationalwirthschaftlichen Erwerbs- und Verkehrslebens; und wenn es sich erwiesen hat, dass die Statuten unserer Eisenbahnen eine Auslegung bez. der Tariffreiheit unserer Eisenbahnen zulassen, unter welcher — wie nachgewiesen — nicht nur die staatlichen und nationalöconomischen Interessen, sondern auch die Interessen der Eisenbahnen selbst leiden, so ist es klar, dass eine Revision von sog. statutarischen Rechten im Wege der Gesetzgebung zur Vermeidung solcher Interessencollisionen eines der obersten Staatshoheitsrechte repräsentirt.

Was den Nutzen für Handel und Verkehr anbetrifft, so wollten in der Commissionssitzung die Repräsentanten von Handel und Industrie einen solchen überhaupt gar nicht anerkennen; im Gegentheil sie behaupteten, dass ein Maximaltarif ihren Interessen keinen Nutzen, ihren Calculationen keine Zuverlässigkeit böte.

Auf Grund des bez. Paragraphen der Uebergabebedingungen der Nicolaibahn an die Grosse Eisenbahngesellschaft*) unterliess die Commission eine weitere Discussion über die prinzipielle Frage «ob Maximaltarif oder effectiver Tarif», sondern beschloss gemäss dem Vorschlage des Präsidenten, laut der ihr gewordenen Aufgabe: den 1867er Tarif mit den zeitweiligen Verhältnissen für Handel und Industrie, den Uebergabebedingungen, sowie der Exploitation der Eisenbahn in Einklang zu bringen, vor Allem einen *effectiven* Tarif zur practischen Anwendung auszuarbeiten, behielt dabei aber im Auge, neben einem solchen effectiv anzuwenden den Tarif bei jedem einzelnen Transportgegenstand — wo es sich vernothwendige — auch noch einen Maximaltarif festzusetzen.

Nach Abschluss dieser Arbeiten ist nun das interessante Factum zu constatiren, dass im Verlaufe der ganzen Festsetzung des Nicolaibahntarifs und bei der besonderen Sorgfalt, welche jedem einzelnen bedeutenderen Transportgegenstande gewidmet worden ist, nicht ein einziges Mal — weder von einem der Vertreter der verschiedenen Eisenbahnen, noch auch von der Grande Société selbst,

---

*) Der betr. Paragraph 14 lautet:

In Bezug auf den Tarif für den Transport von Waaren, Vieh und anderen Sachen, verpflichtet sich die Gesellschaft, den gegenwärtig in Kraft befindlichen und hier beigelegten Waarentarif nicht zu erhöhen, sondern im Gegentheil die Transportpreise nach Möglichkeit zu erniedrigen; nachdem das rollende Material in gehörigen Stand gesetzt und vervollständigt ist, d. h. nicht später als nach Verlauf der zwei ersten Jahre, ist die Gesellschaft verpflichtet, einen neuen Waarentarif in Kraft zu setzen, welcher auf die Grundsätze basirt sein muss, die vom Ministerium der Wegebau-Communicationen unter Theilnahme der Petersburger und Moskauer Börsenkaufmannschaft projectirt, und in einer hier angeführten besonderen Beilage nebst Project des neuen Tarifs bezeichnet sind. Dabei ist es der Gesellschaft erlaubt, in diesem Tarife diejenigen Veränderungen zu machen, welche auf ihre Vorstellung hin vom Ministerium der Wegebau-Communicationen bestätigt werden.

noch viel weniger auch aus den Kreisen der Kaufmannschaft darauf hingewiesen worden ist, dass sich ein Maximaltarif vernothwendige.

Derselbe Maximaltarif, dessen Nothwendigkeit die Eisenbahnen sowohl im Interesse des Handels und ihrer selbst, als auch in Hinsicht auf statutarische Rechte, mit ursprünglich so grosser Verve vertheidigten, ist also *praktisch* völlig hinfällig geworden.

Es ist dies ohne Zweifel für die Frage: «ob Maximaltarif oder effectiver Tarif» ein ausserordentlich wichtiger Beleg zu Gunsten des letzteren, und eine weit bedeutsamere Entscheidung, wie eine solche in theoretischer Discussion hätte getroffen werden können.

2. Die Differenzialscala.

In den verschiedenen Statuten der russischen Eisenbahnen findet sich die Verpflichtung, bei steigender Entfernung einen sogenannten Distanzrabatt zu machen.

Der § 12 des Statuts der Grossen russischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1862 verpflichtet zu einem solchen Tarifabschlag von 10% auf 200—500 Werst, 15% auf 500—1000 Werst, und 20% über 1000 Werst. Von diesem Statut, welches wie bereits früher gesagt, fast sämmtlichen späteren russischen Eisenbahnconcessionen zum Normalstatut gedient hat, ist diese Differenzialscala auch in die Statuten anderer Bahnen übergegangen. Bereits im Jahre 1867 scheint der Autor des Tarifprojects für die Nicolaibahn Zweifel an der Correctheit dieses Systems gehegt zu haben, denn der Jerakow'sche Tarif für die Nicolaibahn war ein Tarif ohne jeden Abzug bei grösseren Entfernungen.

Die Subcommission hatte nun ihr Tarifproject gleichfalls mit einem solchen Distanztarif für die Nicolaibahn, der Commission vorgestellt, wie Verfasser dies bereits in Artikel III bemerkte. Die Subcommission war dabei von der allgemeinen Existenz solcher Distanzprocente ausgegangen und hatte in Berücksichtigung gezo-

gen, dass die Grosse Eisenbahngesellschaft selbst die Zulassung eines solchen Systems für die Nicolaibahn beantragte. Der desbezügliche Antrag der Grossen Eisenbahngesellschaft hatte aber keineswegs seinen Grund in der Zweckmässigkeit eines solchen Systems, sondern es zeigte sich, dass die Grosse Eisenbahngesellschaft damit nur eine Erhöhung des ihr 1867 zur Verpflichtung gemachten Tarifs erzielt hätte. Der Tarif von 1867 beispielsweise für einen bestimmten Artikel war 0,03 per Pud und Werst. Die Grosse Eisenbahngesellschaft stellte dem 1867-er Dezimalbruch von 0,03 einen gewöhnlichen Bruch von $^1/_{30} = 0,033$ gegenüber; von letzterer Ziffer proponirte sie bei 101—200 Werst einen Abschlag von 5 %, bei 201—604 Werst einen solchen von 10 %. Bei 0,033 abzüglich 10 % hätte man alsdann wieder die Norm von 0,03 bekommen, aber für die Entfernungen bis zu 200 Werst hätte die Bahn die 10 resp. 5 % gewonnen.

Die Subcommission beantragte anstatt dessen, zur Ausgleichung, einen Distanzabschlag von 5% auf 101—200 Werst, 10% auf 200—400 Werst und 15% auf 401—604 Werst.

Bei Beurtheilung dieser Frage in der Plenarsitzung der Commission kam man zu der Ueberzeugung, dass diese Distanztarife als allgemeine Normen auf unseren Eisenbahnen existiren, nicht aus Zweckmässigkeit, sondern eben nur, weil sie sich in den Statuten vorfinden. Die Eisenbahn-Repräsentanten und Spezialisten selbst erklärten, dass wenn diese Differenzialabschläge nicht in den Statuten vorhanden wären, sie auch wahrscheinlich überhaupt nicht angewandt würden. Dagegen wurde von anderer Seite geltend gemacht, dass solche Distanzprozente, die über die statutarische Norm hinaus eine ganz beliebige und willkührliche Ausdehnung auf unseren Eisenbahnen erlangt haben, nichts weiter als eine ungerechte Tariferhöhung zum Vortheil des Einen, und zum Nachtheil des Anderen bilden. Man brachte dabei zur Kenntniss der Commission, dass eine Entscheidung des dirigirenden Senats vorhanden sei, worin für

die Grosse Eisenbahngesellschaft stets und in allen Fällen der statutarische Distanzabschlag verbindlich erklärt sei, selbst dann, wenn sie einen Spezialtarif anwendet. Diese Entscheidung des dirigirenden Senats betrifft in diesem Falle jedoch nur die Interpretation des § 12. des Statuts der Grossen Eisenbahngesellschaft, welcher natürlich solange für die betr. Linien der Grossen Eisenbahngesellschaft verbindlich ist, als dergleichen statutarische Bestimmungen nicht auf gesetzgeberischem Wege eine Abänderung erfahren haben.—Im vorliegenden Falle können aber, nach Meinung der Commission, die Tarifrechte und Tarifverpflichtungen der Grossen Eisenbahngesellschaft nicht auf die Tarifbedingungen der Nicolaibahn übertragen werden; die speciellen Uebergabebedingungen, laut welchen die Grosse Eisenbahngesellschaft, nicht Eigenthümerin der Nicolaibahn, sondern nur Arrendator derselben ist, erwähnen nichts von solchen Distanzprocenten in Bezug auf die Nicolaibahn.

Abgesehen von dem vorhin gekennzeichneten Character der Differenzialtarife, erkannte indessen die Commission bei einzelnen Transportgegenständen die Existenz eines gewissen Distanzabschlages im Tarife nicht nur für zulässig, sondern sogar wünschenswerth.

Die Commission verwarf daher für die Nicolaibahn die Differenzialtarife als allgemeine Regel, erkannte aber die Zulassung derselben als Ausnahme für besondere Fälle und je nach der Eigenthümlichkeit des besonderen Falles an. In Gemässheit dieser Entscheidung hat auch die Commission einige Differenzialtarife, wie sie in vorstehenden Artikeln z. B. bei Holz, Kohlen etc. besprochen worden sind, festgesetzt.

Mit anderen Worten, die Commission macht einen Unterschied zwischen nützlichen und sogar nothwendigen Differenzialtarifen für einzelne Transportartikel, und solchen Differenzialtarifen, die lediglich eine unnöthige Tarifermässigung und eine ungerechte Bevorzugung des Einen vor dem Anderen involviren; und die Commission

erklärte ausdrücklich, dass die Festsetzung von Differenzialtarifen für die Nicolaibahn, dem beliebigen Gutachten der Grossen russischen Eisenbahngesellschaft nicht eingeräumt werden dürfe.

3. Der Wagontarif.

Auf den verschiedenen russischen Eisenbahnen, wie auch auf der Nicolaibahn, herrscht gegenwärtig ein sehr ausgebreitetes System für Abladung von Waaren in vollen Wagons von 600 Pud. Dieses System erscheint indessen in keiner Weise als ein einheitliches, sondern ist ein vollständig willkührliches, sowohl in seiner Anwendung bald auf diesen, bald auf jenen Artikel, bald auf dieser, bald auf jener Eisenbahn, bald in dieser, bald in jener besonderen Richtung.

Dabei soll es vorgekommen sein, dass, um eine Tariferniedrigung zu verdecken, zuweilen eine Beladung der Wagons mit 750 Pud zu denselben Sätzen wie bei 600 Pud gestattet worden ist.

Eine solche willkürliche Anwendung hat den Charakter einer Tarifrefactie.

Auf der anderen Seite liegt dem Tarifwesen in Russland nicht das Wagenraumsystem, sondern das Werthsystem zu Grunde, d. h. die Festsetzung des Tarifs erfolgt nach dem Prinzip, was eine Waare im Verhältnisse zu ihrem Werthe und unter Berücksichtigung von etwaigen anderen wichtigen Nebenumständen, bezahlen kann. Ein solches System ist in Russland, wo die Eisenbahnen einen grossen Transport von billigen Rohstoffen und Ackerbauerzeugnissen inländischen Ursprungs auf weite Entfernungen zu verhältnissmässig niedrigen Tarifen führen müssen, nothwendig, weil dadurch die Eisenbahnen aus den quantitativ geringeren Transporten der theureren Consum-Luxusartikel u. fertigen Fabrikate einen entsprechend höheren Transportpreis erzielen können. — Die vorkommenden bedeutenden Unterschiede zwischen Wagon- und Normaltarifen für eine und dieselbe Waare involvirten unter solchen Umständen in den meisten Fällen nur eine Bevorzugung des grossen Transportinteressenten gegenüber

dem kleinen, und präjudizirte das Prinzip des gleichen Rechts, welches angesichts des Monopols der Eisenbahnschiene strenge Anerkennung finden muss.

Der Wagontarif hat indessen in gewissen Fällen eine wichtige Bedeutung für die Eisenbahnen, speziell in solchen Fällen, wo der Waarenabsender bei sperrigen Gütern, wie Heu, Flachs etc. zu einer sorgfältigen Verpackung, Pressung etc. veranlasst werden kann, und wo alsdann die Eisenbahnen einen Vortheil dadurch haben, dass eine solche sorgfältigere Verpackung oder Pressung die grössere Ausnutzung des Raums im Verhältnisse zum Tragvermögen der Wagons ermöglicht.

Bei ihrer Discussion über diesen Gegenstand verwarf die Tarifcommission auch das Princip von «Wagontarifen» neben den Normaltarifen, vom Standpunct einer allgemeinen Regel, und erkannte eine Zulassung von Wagontarifen nur bei ausnahmsweisen speziellen Artikeln für zulässig.

4. Die sog. Zuschlagsgebüren
(дополнительные сборы).

Obgleich diese Frage nicht zu dem Programm der Arbeiten der Commission gehörte, so konnte Angesichts der energischen Anregung von einigen Mitgliedern, die Commission diese Frage doch nicht ganz bei Seite lassen. Namentlich der Präsident des Rybinsker Börsencomités, Herr Jurawlew, betonte speziell, dass für die Handelswelt und überhaupt für die Transportinteressenten es nicht so sehr wichtig sei, den Tarifsatz zu wissen, als überhaupt die Summe aller für den Transport obligatorischen Beträge, und es sei ganz gleich für den Transportinteressenten, aus welchen Theilen und Benennungen diese Summe sich zusammensetze. Es sei erwünscht, dass der Tarif mit allen Nebengebühren zusammen, eine genau bestimmte und zum Voraus bekannte Grösse repräsentire.

In Anbetracht dessen, dass die Frage der Zuschlagsgebühren im Conseil des Wegebauministeriums durchgesehen wird; zweitens, dass dieselbe eine allgemeine, sämmtliche Eisenbahnen betreffende Frage bildet; drittens, dass das von der Grossen russischen Eisenbahn der Regierung zur Bestätigung vorgestellte Tarifproject nichts von Zuschlagsgebühren erwähnt, und endlich der Commission nur die Ordnung der speziellen Tariffrage überwiesen worden ist, hielt die Commission es nicht für möglich, diesen Gegenstand eingehender zu behandeln, sondern behielt sich dies event für die spätere Durchsicht der allgemeinen Tariffrage vor. Sie sprach gegenwärtig indessen die Ueberzeugung aus: dass die Normen der Zuschlagsgebühren auf allen Eisenbahnen vollständig gleichmässig sein werden.

Es steht zu wünschen, dass natürlich auch der Charakter einer willkührlichen und einseitigen Anwendung oder Nichtanwendung ausgeschlossen bleibt, da sonst auch mit diesen Nebengebühren ein Refactiensystem möglich würde.

5. Die Tarifscala der Nicolaibahn.

In dem von der Grossen Eisenbahngesellschaft 1883 dem Ministerium vorgestellten Tarifproject war der Tarif in fünf Normalclassen von $^1/_{42}$ bis $^1/_{36}$ eingetheilt, denen dann noch einige Spezialtarife folgten. Der für die Nicolaibahn laut Uebergabebedingungen obligatorische Tarif von 1867 war ein Dezimaltarif, fing mit $^1/_{10}$ an, endigte mit sechs verschiedenen Tarifclassen bei $^1/_{50}$, und hatte für einige spezielle Artikel unter den besonderen Transportbedigungen, wie dies bei Besprechung des Kohlen- und Holztarifs erwähnt wurde, noch einen Retourwagontarif von $^1/_{100}$ Kop., welcher letztere aber nie zur praktischen Anwendung gekommen ist, ebenso wie der vorgenannte Tarif von 1867 überhaupt bisher nicht eingeführt worden ist.

Die Subcommission hatte sich an die auf den meisten Eisenbahnen existirende Tarifscala von 7 Normalclassen ($^1/_{12}$ bis $^1/_{48}$ mit

dem bereits besprochenen Differenzialsystem) und 3 Spezialclassen gehalten, und diese gewöhnlichen Brüche in Decimalbrüche verwandelt; letztere hatten aber dadurch eine sehr complicirte Gestalt bekommen. Wie fol. 28 bereits bemerkt, sprach sich die Plenarcommission zu Gunsten eines Dezimalsystems aus, und zwar eines Systems solcher Dezimalbrüche, die aus einer einzigen, höchstens aus zwei Zahlen beständen.

Indem die Commission sich auf den § 14 der Uebergabebedingungen der Nicolaibahn vom Jahre 1867 stützte, und auf die der Commission gestellte Aufgabe, jenen Tarif mit den gegenwärtigen Verhältnissen von Handel und Industrie, und der Exploitation der Eisenbahn in Einklang zu bringen, und indem sie diejenige Umarbeitung des Tarifprojects der Subcommission vornahm, die laut Seite 27 bis 30 sich vernothwendigte, stellte sie am Anfang ihrer Berathungen innerhalb der Grenzen der höchsten und niedrigsten Norm des 1867er Tarifs eine bestimmte Tarifscala nicht fest; bei der Normirung der einzelnen Tarifsätze hat sich dagegen folgende Tarifscala von 10 Normalclassen gebildet:

0,1	Kop.	0,035
0,08	pro	0,03
0,06	Pud	0,025
0,05	u.	0,022
0,04	Werst	0,02.

Dieselbe ist also das Resultat nicht einer theoretischen, sondern einer praktischen Tarifirung der einzelnen Gegenstände.

6. Tarifveränderungen und ihre Bestätigung.

Wir haben bereits vorhin gesehen, dass das System der Festsetzung und Bestätigung sogenannter Maximaltarife bei der Ausarbeitung des Nicolaibahntarifs, von selbst völlig hinfällig wurde.

Indem die Commission ausschliesslich «effectiv wirksame» Tarife festsetze, konnte natürlich die Frage nicht unberücksichtigt blei-

n, in welcher Weise im Laufe der Zeit etwa nothwendig werdende arifveränderungen behandelt werden müssen.

Bei den Tarif-Veränderungen, durch welche unser heutiges Tarifsystem ein vollständiges Chaos von alltäglichen Preisverschiebungen im Transportwesen repräsentirt, behaupten unsere Eisenbahnen, dass sie damit den Interessen des Handels und Verkehrs dienen. Desshalb erscheint es bedeutsam, zu constatiren welchen Standpunct hierzu die kaufmännischen Mitglieder, und Repräsentanten von commerziellen und industriellen Corporationen einnahmen, d. h. ob sie diesen Nutzen in ihrem Interesse anerkannt haben.

Bei Gelegenheit der Frage, ob man für die Nicolaibahn einen Maximaltarif oder einen effectiv wirksamen Tarif festsetzen solle, votirten sämmtliche kaufmännischen und industriellen Mitglieder, wie wir dies vorhin gesehen, für das letztere, und betonten, dass sie einem «*effectiv wirksamen Tarif den unbedingten Vorzug geben müssten, welcher letztere regierungsseitig bestätigt wird, und von welchem spätere Abweichungen und Veränderungen nach ihrer Meinung nur zulässig sein könnten auf Grund der Entscheidung einer besonderen durch die Staatsgesetzgebung einzusetzenden collegialen Tarifbehörde*. Wie complicirt auch eine solche Ordnung erscheinen möge, so würde dieselbe doch durch die Nothwendigkeit einer Beständigkeit der Tarife bedingt; und alle Anträge auf Tarifveränderungen müssten nach gehöriger vorgängiger Bekanntmachung und innerhalb eines bestimmten Termins, welcher für eine genügende und genaue Beprüfung lang genug sei, entschieden werden.»

Die Vertreter verschiedener Eisenbahnen machten den Einwand, dass sich zuweilen sogar Tarifveränderungen per Telegraph vernothwendigten, d. h. dass durch einen solchen Bestätigungsmodus die Interessen des Handels selbst leiden würden. — Dagegen wurde aber geltend gemacht, dass dem Handel solche plötzliche Tarifveränderungen eher Schaden, als Vortheil brächten; im Gegentheil, fest bestimmte Perioden für die Wirksamkeit der Tarife entsprächen

weit mehr den Bedürfnissen des Handels, als die unaufhörlichen Tarifänderungen, die meistens einen individuellen Vortheil zum Zwecke hätten, und nicht selten nur deshalb gemacht würden, um einen gewissen Transport von einer Eisenbahn auf den unnatürlichen Weg einer anderen Eisenbahn zu leiten. Den Interessen des Handels könne nichts mehr entsprechen, als die Gewissheit, dass im Laufe einer bestimmten Periode der Transport einer Waare zu einem bestimmten Transportpreise bewerkstelligt würde.

Auf den Einwand der Eisenbahnen, dass sie ja nicht die Nachtheile einer plötzlichen Erhöhung der Tarife leugneten, doch aber dem Handel sehr oft wichtige und rasche «Ermässigungen» gewährten, konnte nur erklärt werden, dass, wenn die Eisenbahnen glaubten, dass die Tarifermässigungen nur zum ausschliesslichen Vortheil des Handels dienten, sie sich gleichfalls ausserordentlich irrten; eine jede Veränderung im Tarifwesen sei immer nur für *eine* Partei günstig; im Handel existirten aber immer *zwei* Parteien: ein Käufer uud ein Verkäufer; und wenn z. B. eine Tariferniedrigung demjenigen Kaufmann — welcher eine Waare verkaufen wolle, verkauft habe oder mit einer Waare als Verkäufer handele — vortheilhaft sei; so habe diese Tariferniedrigung für denjenigen Kaufmann — der ersterem als Käufer gegenüber stände, die Waare gekauft hat oder gekaufte Waare zu empfangen hat — ebenso viel Verlust im Gefolge; Handel und Industrie bedürften vom Standpuncte der allgemeinen Interessen — und nur von letzterem Standpuncte dürfe die Rede sein — den zuverlässigen Boden seiner Calculationen, sowohl was Tarifänderungen nach oben, als auch nach unten anbeträfe, und sowohl Tariferhöhungen als auch Tariferniedrigungen müssten mit gewissen Garantien umgeben sein.

Indem nach Meinung der Commission, eine solche collegiale Tarifbehörde, von welcher vorhin die Rede war, vielleicht eine umfangreiche Arbeit zu bewältigen haben wird, wenn sie für eine jede Eisenbahn die Vortheile dieses oder jenes Tarifs erwägen sollte, so

wird sich dies jedenfalls vereinfachen, sobald neben der allgemeinen Waarennomenclatur auch eine allgemeine Waarenclassification zur Einführung gelangt sein wird, und wo alsdann die Tarifsätze nicht so sehr einem einzelnen Artikel, als vielmehr der ganzen Classe gegenüber controllirt werden, und die Declassification eines einzelnen Artikels Gegenstand allgemeinen Einverständnisses sein wird. Mit vielen Tariffragen sind indessen staatliche und nationalöconomische Interessen eng verknüpft: auf die Beobachtung dieser Interessen muss der Staat wachen, da die Tarifpolitik den Staatsinteressen strict entgegenwirken kann, und nur der Staat selbst die Bedürfnisse der verschiedenen Zweige der Industrie- und Erwerbsthätigkeit, des Ackerbaugewerbes und der Gewinnung von Naturproducten, der Fabrikthätigkeit und des Transportgewerbes etc. etc. übersehen und die verschiedenen vielleicht divergirenden Interessen derselben mit einander versöhnen kann.

Es fand sich nicht ein einziger der commerziellen und industriellen Repräsentanten, welcher nicht den vorstehenden Erklärungen sich angeschlossen, und dieselben nicht vielmehr auf das Energischste vertheidigt hätte.

7. Die Eisenbahntarife im Dienste der einheimischen Production.

Es ist in der Theorie der Eisenbahntarife von den verschiedenen Tarifautoritäten unangefochten das Princip aufgestellt worden, dass die Eisenbahnen eines jeden Landes durch die Concessionen, mit denen das natürliche Monopol der Eisenbahnen verbunden ist, in erster Reihe dazu verpflichtet sind, den Verkehr, den Handel und die Industrie des *eigenen Landes* zu fördern.

Am intensivsten finden wir eine practische Anwendung dieses Princips in unserm Nachbarstaate Deutschland; Verfasser sprach in dem Artikel II bei Gelegenheit seiner persönlichen Bemerkungen «über die staatliche Regelung des Eisenbahntarifwesens überhaupt»,

die Worte aus, dass bei der grossartig durchgeführten Verstaatlichung der Eisenbahnen in unserem Nachbarreiche Deutschland, das Tarifwesen ausschliesslich in den Dienst der allgemeinen deutschen Handels- und Industrieinteressen gestellt sei.

Es erscheint nicht ganz unzweckmässig für das vorliegende kleine Werk zu untersuchen, wie die Hübbenet'sche Tarifcommission sich einem solchen Princip gegenüber verhalten hat.

Wir haben bereits gesehen, dass die Commission sich mit grosser Bestimmtheit gegen solche Vorkommnisse ausgesprochen hat, wo man einer Begünstigung ausländischer Importwaaren gegenüber den russischen durch bedeutende Eisenbahntarifvorzüge an erstere, und einer Benachtheiligung des russischen Grosshandels gegenüber dem ausländischen Handel durch gleiche bedeutende Tarifbegünstigungen des letzteren begegnete. Indem die Commission durch einmüthige Stellungnahme gegen ein solches System, welches man schon nicht mehr mit Ausdrücken wie Anomalien etc. benennen kann, ihren Standpunct kennzeichnete — ist die Commission indessen keineswegs zu einer entgegengesetzten Extravaganz übergegangen.

Im Gegentheil die Commission hat das Princip aufgestellt, dass die Eisenbahntarife zwar in Harmonie zu der Zoll- und Handelspolitik gehalten werden müssen, d. h. letzterer nicht entgegenarbeiten dürfen; dass aber aus der Sphäre der Eisenbahntarife eine jede Unterscheidung zwischen ausländischen und inländischen Producten soviel wie möglich ferngehalten werden müsse, schon desswegen, weil eine Unterscheidung für die Eisenbahnen praktisch schwierig und zu Durchstechereien führen könnte. Ein spezieller Fall wie z. B. bei dem Artikel Nutzholz, ist lediglich das Ueberbleibsel einer allgemein angenommenen Nomenclatur, welche abzuändern, die Commission nicht zu ihrer gegenwärtigen Aufgabe zählte; und ein spezieller Fall, wie bei Salz, ist eine vereinzelte Ausnahme unter ganz besonderen Transportverhältnissen.

Die Commission stellte sich ganz speziell auf den Standpunct,

dass der Schutz und die Beförderung einheimischer Production Sache der Finanzleitung, des Zollsystems sei.

Angesichts dessen aber, das wir es in Russland mit so colossalen Entfernungen zu thun haben, dass unter Umständen die Zollpolitik einzig und allein einem bestimmten Productionsgegenstande nicht zu Hülfe kommen kann, hat die Tarifcommission auch diesem Umstande der Tarif-Aufgabe der Eisenbahnen in einzelnen Fällen Rechnung getragen, aber die Unterscheidung alsdann nicht in den Charakter der Waare, sondern in die Richtung des Verkehrs gelegt, wenn eine solche mit der Provenienz der Waare zusammenfiel.

Von diesem Standpuncte aus begegnen wir in einzelnen Fällen billigere Tarife in der Richtung von Moskau nach St. Petersburg, als in umgekehrter Richtung.

Das Commissionsprotocoll selbst spricht sich in dieser Hinsicht wie folgt aus:

«Die Commission hält es für angezeigt, erklären zu müssen, dass bei einer ihrerseitigen stricten Tendenz, aus der Sphäre der Eisenbahntarife die Zollpolitik fernzuhalten, sie doch sich gezwungen sah, den Eisenbahntarif auf Gegenstände russischer Provenienz zu ermässigen in denjenigen Fällen, wo der Eingangszoll, welcher im Hinblick auf die Interessen der nahe an der Einfuhrgrenze gelegenen Consumtionsorte nicht zu hoch bemessen werden darf, auf weite Entfernungen hin nicht genügend unserer einheimischen Production zu Hülfe kommen kann. So z. B. würde bei einer wesentlichen Erhöhung des Schutzzolls auf Kohle, eher Petersburg vollständig ohne Kohlen bleiben, als die Donezkohle die Möglichkeit erhält, nach Petersburg zu gelangen, wenn ihr nicht ein vernünftiges Tarifsystem zu Hülfe kommt. Aber in solchen Fällen hatte die Commission nicht ausschliesslich die Begünstigung der einheimischen Production im Auge, sondern auch den Umstand, dass mit der Entwickelung der einheimischen Production, sich auch das Transportquantum im eigenen Lande und folglich auch die Einnahme der Eisenbahnen erhöht».

IV.

Die Stellung der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft zu der staatlichen Tarifregulirung.

Da bei den vorstehenden Resultaten der Thätigkeit der Tarifcommission die Grosse Eisenbahngesellschaft die nächste direct betheiligte Partei ist, so scheint es zweckmässig, dem vorliegenden kleinen Werk einen kurzen Abschnitt anzuschliessen über diejenige Stellung, welche die Grosse Eisenbahngesellschaft zu der gegenwärtigen Frage eingenommen hat.

Nach den wiederholten Erklärungen der Vertreter der Grossen Eisenbahngesellschaft fusst letztere auf das Tarifbestimmungsrecht bez. der Nicolaibahn als auf ein sogenanntes Eigenthumsrecht nicht minder, wie auf ein solches laut § 12 des Statuts der Grossen Eisenbahn. Dabei darf indessen nicht vergessen werden, dass, wie bereits bemerkt, die Nicolaibahn der Grossen Eisenbahngesellschaft nicht als einem Conzessionair, sondern in der Form eines Art längeren Arrendeverhältnisses übergeben worden ist, und dass dies Arrendeverhältniss noch bis zum gegenwärtigen Augenblick einen gewissen Mangel leidet, wie dies in Cap. III angedeutet worden.

Wie weit ein solches Eigenthumsrecht in unserem Eisenbahnwesen überhaupt als allgemeines Prinzip, mit Bezug auf die verschiedenen Interessen im Reiche anwendbar erscheint, ist gleichfalls

in dem vorliegenden Werke verschiedentlich in kurzen Abrissen beleuchtet.

Verfasser stellt sich nicht die Aufgabe, dies weiter zu entwickeln, sondern wendet sich ausschliesslich der Grossen Eisenbahn für den speziellen Fall des Nicolaibahntarifs zu.

Noch einige Tage vor Eröffnung der Commissionsverhandlungen stellte die Grosse Eisenbahngesellschaft dem Präsidenten der Commission ein Gutachten dreier unserer bekanntesten Juristen vor, welches nachzuweisen sich bemüht, dass der Grossen Eisenbahn auf Grund des § 12 ihrer eigenen Statuten und der Uebergabebedingungen der Nicolaibahn das Recht zusteht, die Tarife nach eigenem Ermessen festzusetzen und zu verändern, wobei sie an eine Bestätigung der Regierung nur in dem Falle gebunden wäre, wenn sie die in dem Statut und den Uebergabebedingungen genannten Tarife, überschreiten wolle. Gestützt auf dieses Gutachten, versuchte der Vertreter der Grossen Eisenbahngesellschaft gleich in den ersten beiden Sitzungen, welche wie bereits erwähnt, dem «Passagiertarif» und dem «Militairtarif» der Nicolaibahn gewidmet waren, die Rechte der Grossen Eisenbahngesellschaft in dem erwähnten Sinne zu wahren, wobei sie indessen einer ziemlich energischen Opposition seitens einiger Mitglieder der Commission begegneten. Der Präsident erklärte die juridische Seite der Frage als ausserhalb der Discussion der Commission stehend, und wies darauf hin, dass die Commission ihre ganz bestimmte Aufgabe habe: den Tarif der Nicolaibahn mit den zeitweiligen Bedürfnissen des Handels und der Industrie, und den Uebergabebedingungen der Nicolaibahn und der Exploitation der Eisenbahnen in Einklang zu bringen.

Nachdem die Commission die vorberegten zwei Fragen — den Passagier- und Militairtarif — erledigt hatte, und als sie zum Waarentarif übergehen wollte, versuchte der Vertreter der Grossen Eisenbahngesellschaft und auch ein Commissionsmitglied, welches gleichzeitig Rechtsanwalt der Grossen Eisenbahngesellschaft ist, von

Neuem den Vorbehalt der angeblichen Rechte der Grande Société zu motiviren, während ein anderes Commissionsmitglied, Vertreter der Rybinsk-Bologojer Eisenbahn und Rechtsanwalt Nejhinsky mit beweisvoller Ueberzeugungstreue einen ganz entgegengesetzten juridischen Standpunct entwickelte. — Die beiden Meinungen, das Gutachten der genannten drei Rechtsanwälte, und die Meinung des Herrn Advocaten Nejhinsky sind in dem einen der Protocolle der Commission abgedruckt worden.

Wenn nun schon bei der juridischen Seite der Frage, selbst Juristen eine ganz diametral entgegengesetzte Ansicht haben konnten, so unterliegt weiter das Recht der Regierung auf Bestätigung der Tarife, und die Verpflichtung der Grossen Eisenbahngesellschaft zur Unterordnung unter die regierungsseitige Bestätigung, schon nicht dem geringsten Zweifel, wenn es sich darum handelt, diese Frage vom staatsfinanziellen, wirthschaftlichen und nationalöconomischen Standpuncte zu entscheiden; denn in letzterem Falle ist das Recht der Regierung unanfechtbar. Wir haben bereits bei dem Kohlentarif gesehen, dass selbst der Vertreter der Grossen russischen Eisenbahngesellschaft, Herr Welichow, speciell erklären musste, dass, wenn auch nach seiner Meinung die Festsetzung eines Minimaltarifes mit den der Grossen Eisenbahn bei Uebergabe der Nicolaibahn zugestandenen Rechten im Widerspruch stehe, er doch die proponirte Massnahme vom staatsöconomischen Standpunkte für vollkommen richtig anerkennen müsse, wenn dabei entsprechende Massregeln auch bei den übrigen mit der Nicolaibahn concurrirenden Bahnen angewandt würden.

Wie man aber nun auch auf die Sache sieht, so liegt der ganze Schwerpunct schliesslich in dem Resultat der Commission selbst, nämlich darin: dass sämmtliche Tarife unter Theilnahme der resp. Vertreter der Grossen Eisenbahngesellschaft festgestellt sind, und bei fast allen Tarifen — mit einigen sehr wenigen Ausnahmen — *ein*

vollständiges Einverständniss zwischen der Commission und den Vertretern der Grossen Eisenbahn erzielt worden ist.

Die Vertreter der Grossen Eisenbahngesellschaft haben zwar auch in dem Protocolle der Commission, des Prinzipes wegen, ihre Meinung bez. der Rechte der Grossen Eisenbahngesellschaft, dass nämlich alle Tarifmassnahmen Gegenstand eines Einverständnisses zwischen Ministerium und der Grossen Eisenbahngesellschaft bilden müssten, nochmals betont. *Bei allen Verhandlungen jedoch, wo die verschiedenartigsten Erscheinungen antiwirthschaftlicher und ungerechter Tarifanomalien in unserem Eisenbahntarifwesen eruirt wurden, haben die Vertreter der Grossen Eisenbahngesellschaft — die betr. Erscheinungen im Tarifwesen, soweit dieselben auch die Grosse Eisenbahngesellschaft betrafen, nicht widerlegen oder rechtfertigen können, und auch in ihrer Unterschrift das Vorhandensein jener antiwirthschaftlichen und ungerechten Anomalien bestätigt!*

V. Allgemeine Tarifgrundsätze.

Die staatliche Regelung des Tarifwesens hat es ja aber nicht allein mit der Nicolaibahn, sondern mit dem ganzen russischen Eisenbahnnetz zu thun, und es wäre ungerecht von Verfassers Seite, nicht ausdrücklich noch aussprechen zu sollen, dass der fundamentlose Zustand eines willkührlichen und irrationellen Tarifwesens unserer Eisenbahnen, welcher in den Verhandlungen der Tarif-Commission zu Tage getreten ist, keineswegs Eigenthümlichkeit und Specialität der Grossen russischen Eisenbahngesellschaft bildete, sondern dass die übrigen grossen Magistralbahnen nebst den kleineren Seitenbahnen sich in nicht geringerer Disharmonie zu den Interessen des Staats und den Gesammtinteressen des privaten Erwerbslebens bewegten. Das Tarifwesen grosser Eisenbahnlinien, wie der Moskau-Brester Eisenbahn, der Südwestbahnen, der Libau-Romnyer Bahn etc. bieten ein Bild von nicht weniger umfangreichen Tarifanomalien.

Wie kann das auch anders sein? Fehlt doch eine jede Einheitlichkeit der Gesichtspuncte bei der Festsetzung von Tarifen, von einer Einheitlichkeit gewisser Prinzipien schon gar nicht zu sprechen! Sucht man bei den Erscheinungen der Tarifabnormitäten nach solchen Gesichtspuncten, so begegnen wir Begriffen, wie «Angebot und Nachfrage», «Concurrenz», etc., d. h. gewissen Formeln, die bereits von dem Lehrstuhl der Nationalöconomie herab heutzutage eine wesentlich veränderte Bedeutung erlangt haben, die aber jedenfalls auf den eigenthümlichen Zustand unseres russischen Eisenbahnwe-

sens absolut nicht anwendbar sind. Bei anderen Erscheinungen unseres Tarifwesens begegnen wir dann überhaupt einem vollständigen Mangel an leitenden Gesichtspuncten, und man geräth in Zweifel, ob man den Ursprung der Tarifabnormitäten vielleicht in einer «Laune» oder in einer «Unkenntniss der Wirkungen» in «Egoismus» oder in «Herrschsucht» zu suchen hat. Dann wiederum begegnen wir Motiven, die «Interessen der Actionäre» genannt werden, und wenn wir die Rechnung genauer besehen, so gewinnen nicht die Actionäre, sondern sie verlieren. Dann begegnen wir Begriffen, wie «Weltverkehr», wo die Eisenbahnen es sich zur Aufgabe machten, «russische» Stapelplätze für den directen Waarenimport, wie Petersburg und Riga zu unterdrücken, aber «ausländische» Stapelplätze zu protegiren. Greifen wir aus der grossen Anzahl solcher Beispiele z. B. nur Baumöl und Harz heraus. Die Productionscentren sind die Mittelmeerländer für ersteren Artikel, Amerika für letzteren; der Verbauch dieser Waaren in Russland ist so gross, dass Petersburg, Riga etc. dieselben stets direct vom Mittelmeer, von Amerika etc. bezogen haben. Da kommen aber die Eisenbahnen und erklären, Petersburg oder Riga dürfen nicht *directe Stapelplätze* sein und bleiben, sondern «wir wollen den «Zwischenhandel» von Bremen, Hamburg, Antwerpen etc. unterstützen. Der Petersburger Kaufmann, welcher Harz direct von Amerika, Provencer- und Baumöl direct vom Mittelmeer bezieht, und diese Waaren nach Moskau versenden will, muss 20, 25 und 30 Kop. Localfracht bezahlen; wenn aber der ausländische Kaufmann diese Waaren nach Moskau verkauft, so will man ihm dieselben Waaren mit 15 und 20 Kop. über Petersburg nach Moskau befördern. Und das Curiosum dabei ist, dass die Eisenbahn das werthvolle Baumöl mit 15 Kop., das billige Harz mit 20 Kop. befördert. Da ist es wohl kein Wunder, dass die Peterburger Kaufmannschaft erklärt, «wir vermissen jedes *System*», «wir suchen keine Vortheile für uns, aber wir protestiren gegen jede Benachtheiligung» (Seite 87 u. 88).

Wenn wir nun zu Beispielen übergehen wollten bezüglich der Tarife auf der Moskau-Brester Bahn, den Südwestbahnen, der Libau-Romnyer Bahn — was für ein interessantes Bild würde sich dann entrollen? Und alsdann müsste man ein Exempel aufstellen, wieviel Millionen von Rubeln durch diese Bevorzugung des ausländischen indirecten Handels vor dem russischen directen Handel, die Bevorzugung ausländischer Industrieartikel vor der russischen Industriethätigkeit jährlich der russischen Regierung — sie ist ja auf die Zinsen der Actien und Obligationen aller dieser Eisenbahnen betheiligt — aus der Tasche gespielt werden!

Auf die Grosse russische Eisenbahngesellschaft sieht man zwar wie auf die Mutter aller übrigen Bahnen; und zweifellos hat sie einen Anspruch auf das Verdienst, bei dem gegenwärtigen Tarifsystem unserer Eisenbahnen Gevatter gestanden zu haben; inzwischen sind aber auch die Taufkinder grösser und selbstständiger geworden, wollen Nichts nur von ihrer Mutter wissen, sondern sind womöglich noch klüger wie letztere geworden. — Und wenn bei einem solchen Tarifwesen die Grosse Eisenbahngesellschaft bisher ihre sogenannte Tarifpolitik als ein «Noli me tangere» betrachtete, so sagten die anderen Bahnen «Was dem Einen recht ist, ist dem Andern billig».

In der Gesammtheit des Tarifwesens kann daher nur staatliche Aufsicht und der staatliche Einfluss Ordnung schaffen; und es wird sich zeigen, dass die Eisenbahnen selbst Vortheil dabei haben.

Demgegenüber kann mit Genugthuung constatirt werden, dass das Prinzip des staatlichen Eingreifens in das Tarifwesen durch die Verhandlungen der Hübbenet'schen Tarifcommission schon jetzt nach dem ersten Anfang eine ausserordentliche Kräftigung erfahren hat.

Obgleich wir es nur vorerst mit der Regelung des Tarifs der Nicolaibahn zu thun hatten, und die Hübbenet'sche Tarifcommission im Herbst nach einer wohlthuenden Pause wieder zusammentreten soll, um die «allgemeine Tariffrage» zu lösen, so begegnen wir doch

Selbst aus der Reihe der kundigsten Eisenbahnspezialisten erkannte Geheimrath Wischnegradsky das Tarifeinmischungsrecht der Regierung an, indem er folgenden Ausspruch brauchte:

Die russischen Eisenbahnen haben, theilweise wegen *Fehlens einer staatlichen Einmischung dort, wo eine solche unbedingt nöthig*, ihre Tarife überhaupt weit über diejenige vernünftige Grenze, bei welcher sie hätten inhalten sollen, hinaus ermässigt. ((Seite 39 / 40.)

2) Die Tarife dürfen *keine ungebührlichen Bevorzugungen* enthalten, wie solche beispielsweise gegenwärtig in den «directen überseeischen und internationalen Conventionen», «directen Verkehren» und «Localverkehr» zu Tage treten.

«Verfasser nannte diese verschiedenen Tarife eine Verdeckung des ungesetzlichen individuellen Vorzugs durch einen generellen. Die betr. Tarifvortheile involvirten nicht nur eine Eisenbahntarifrefactie, sondern ein vollständiges Transportmonopol auf der freien «Meeresstrasse». (Seite 84.)

Laut dem bez. Protocoll charakterisirte der Präsident die bestehenden directen überseeischen und internationalen Tarifconventionen als eine Benachtheiligung der einheimischen «Importeure»; Schädigung und Benachtheiligung der «einheimischen Industrie» und der «Reichsrentei bez. der Eisenbahngarantien», als Hinderniss der Entwickelung der «russischen Handelsflotte»; Schädigung nnd Schwächung des «Exporthandels» etc. (Seite 68—71.)

Das Protokoll sagt ferner: «Indem man bei einer genauen Definirung dieser bei weitem in unserer Eisenbahnpraxis noch nicht aufgeklärten Ausdrücke nicht weiter verweilt und auch nur beiläufig erwähnt, dass der bei den Eisenbahnen beste-

hende Unterschied in Tarifsätzen des «localen» und «directen» Verkehrs — ein Unterschied, welcher in den Allerhöchst bestätigten Statuten der Eisenbahngesellschaften nicht begründet liegt — sich als ausserordentlich unbestimmt erweist; kann man sich nicht verhehlen, dass die verschiedenartige Erscheinung der practischen Anwendung dieses Unterschiedes einen starken Mangel leidet an Beweisgründen für ihren Nutzen».

(Seite 74.)

«Was die Nicolaibahn anbetrifft, so kann man auf die ununterbrochene Verkehrsverbindung zwischen Petersburg und Moskau unmöglich anders sehen als auf einen directen Verkehr, wenn schon zu einer solchen Unterscheidung eine Nothwendigkeit vorhanden sein sollte». (ebendaselbst.)

«Die Commission hält es für nöthig im Princip festzustellen, dass die Sätze des sogenannten Localtarifs zwischen Petersburg und Moskau identisch mit den Sätzen des überseeischen directen Verkehrs nach Moskau via Petersburg sein müssen.»

(Seite 79.)

«Die Commission erkannte es für völlig unmöglich, das gegenwärtige System, laut welchem Gegenstande russischer Provenienz höheren Tarifen unterworfen werden, als die gleichen Tarife ausländischer Provenienz — aufrecht zu erhalten.

(Seite 77/88.)

«Die Beseitigung jeglicher Vermittelung des russischen Grosshandels zwischen den ausländischen Produzenten und den inneren Gouvernements Russlands, durch Gewährung von Vortheilen für solche Vermittelung an die «ausländische Kaufmannschaft», indem man für letztere günstigere Tarife im directen überseeischen Verkehr aufstellt, kann nicht als Aufgabe der russischen Bahnen angesehen werden.» (Seite 78.)

Wir fiuden ferner ein Gutachten des Conseils der Wegebau-communicationen. «Einzig und allein schon der Umstand, dass eine Dampfschifffahrtsgesellschaft die Abmachung einer directen Waarenbeförderung mit Eisenbahnen contrahirt habe, sei den Waarenabsendern gegenüber genügend, um ihr Güter zuzuführen, und ihr einen Vorzug im Tarif zu gewähren, sei unbillig und könne zu einer Monopolisirung des grossen Dampfschifffahrtsunternehmers gegenüber dem kleinen führen.»

(Seite 88.)

3) Bezüglich einer *ungebührlichen Bevorzugung des weiterentfernten* vor dem *nahen* Transporte, des *grossen Transportinteressenten* vor dem *kleinen* finden wir bedeutsame Aussprüche in den Abschnitten «Differenzialscala» und «Wagontarife».

«Man kam zu der Ueberzeugung, dass diese Distanztarife als allgemeine Normen auf unseren Eisenbahnen existiren nioht aus Zweckmässigkeit, sondern nur, weil sie sich in den Statuten vorfinden. Die Eisenbahn - Repräsentanten und Spezialisten selbst erklärten, dass, wenn diese Differenzialabschläge nicht in den Statuten vorhanden wären, sie auch wahrscheinlich überhaupt nicht angewandt würden.» (Seite 139.)

«Die vorkommenden bedeutenden Unterschiede zwischen Wagon- und Normaltarifen für eine und dieselbe Waare involvirten unter solchen Umständen in den meisten Fällen nur eine Bevorzugung des grossen Transportinteressenten gegenüber dem kleinen, und präjudiziren das Prinzip des gleichen Rechts, welches angesichts des Monopols der Eisenbahnschiene strenge Anerkennung finden muss». (Seite 140 / 141.)

4) Die Tarife dürfen *nicht willkürlich* und *unaufhörlich verändert* werden, weder nach oben, noch nach unten, sondern müssen mehr oder weniger beständig sein.

Die Repräsentanten des Handels und der Industrie selbst erklärten: «dass, wenn die Eisenbahnen glaubten, dass die Tarifermässigungen nur zum ausschliesslichen Vortheil des Handels dienten, sie sich gleichfalls ausserordentlich irrten; eine jede Veränderung im Tarifwesen sei immer nur für eine Partei günstig; im Handel existirten aber immer zwei Parteien, etc. etc.» (Seite 145.)

«Den Interessen des Handels könne nichts mehr entsprechen, als die Gewissheit, dass im Laufe einer bestimmten Periode der Transport einer Waare zu einem bestimmten Transportpreise bewerkstelligt würde.» (ebendaselbst.)

«Handel und Industrie bedürften vom Standpuncte der allgemeinen Interessen — und nur von letzterem Standpuncte dürfe die Rede sein — den zuverlässigen Boden ihrer Calculationen, sowohl was Tarifänderungen nach oben, als auch nach unten anbeträfe, und sowohl Tariferhöhungen als auch Tariferniedrigungen müssten mit gewissen Garantien umgeben sein.» (ebendaselbst.)

5) Ferner wurde die Nothwendigkeit einer *thunlichsten Herabsetzung* der für *Landwirthschaft* und *Industrie wichtigsten Artikel* betont, während viele hochwerthige Importartikel lange nicht in dem Verhältnisse bezahlen, wie sie belastet werden könnten.

Bereits 1867 betonte Finanzminister v. Reutern, dass für die Transportabilität unserer Rohproducte, «ein niedriger Tarif eine Frage erster Nothwendigkeit sei, vorzugsweise für unseren Getreidebau und Export». (Hinweis des Vorsitzenden, Seite 24.)

Das ganze Tarifsystem der Nicolaibahn, sowohl wie dasjenige der anderen Eisenbahnen ist ein vollständig irrationelles; für viele hochwerthige Transportartikel werden ohne alles und jedes Bedürfniss viel zu niedrige Tarife erhoben, und es gibt genügend Aequivalente zu einem Ersatz des Einnahme-Ausfalls bei einer Ermässigung des Transportpreises für diejenigen Artikel, die billigerer Tarife bedürfen. (Seite 41.)

Die Vertreter vom Handel und Industrie erklärten es für einen vollständigen Irrthum, als ob Handel und Gewerbe verlange, die Eisenbahnen sollten quasi «umsonst» transportiren: im Gegentheil, wenn für einige Artikel, und zwar hauptsächlich Exportartikel, im Interesse der Weltconcurrenz zeitgemässe Tarifermässigungen beansprucht werden müssten und mit Recht beansprucht würden, so seien auf der anderen Seite eine Menge von Transportartikeln vorhanden, welche ohne irgend welche Schädigungen von Handel und Industrie wesentlich höhere Tarife vertragen könnten, als ihnen von der Subcommission und selbst von dem Jerakow'schen Tarif zuertheilt wären. (Seite 29.)

6) Das bisher angenommene System von «Maximaltarifen», machte bei der Nicolaibahn dem System von «effectiven Tarifen» Platz; für die regierungsseitige Controle und Beaufsichtigung der finanziellen, nationalöconomischen, commerziellen und industriellen Interessen eignen sich nicht die Maximaltarife, sondern nur die *effectiv wirksamen Tarife.* (cfr. die Abschnitte 12 und 6: Seiten 134 und 144 ff.)

7) *Abweichungen* und *Veränderungen* in den Tarifen können nach Meinung der Commission nur zulässig sein auf Grund der Entscheidung einer besonderen durch die Staatsgesetzgebung einzusetzenden collegialen Tarifbehörde. (Seite 144.)

Was diese einzelnen allgemeinen Tarifgrundsätze, die aus den voraufgegangenen Capiteln herausgegriffen sind, anbetrifft, so verweist Verfasser ohne Weiteres einfach auf die betreffenden angeführten Ursprungs-Stellen zurück. Diese Citate dürften nicht verfehlen, diejenige Ansicht zu rechtfertigen, welche Verfasser im ersten Capitel glaubte aussprechen zu dürfen, dass nämlich «das Resultat der Arbeiten der Tarifcommission in Betreff der Nicolaibahn sehr wesentlich an allgemeinem Interesse gewinnen wird;» dieselben dürften an sich schon inhaltsreich genug erscheinen, um die bescheidene Arbeit, die Verfasser sich mit dem vorliegenden kurzen Ueberblick über den ersten Versuch einer Lösung der Tariffrage in Russland gemacht hat, zu motiviren.

Die vorhin behandelten einzelnen Themata erschöpfen zwar keineswegs das von der Tarifcommission in ihrer 4-monatlichen Sitzungsperiode bewältigte Material; in jener kurzen Zeit sind noch manche andere, nicht minder wichtige Tariffragen, wie z. B. der Passagiertarif der Nicolaibahn, — bei einem ausserordentlich heiklen Charakter der Materie — erfolgreich und sowohl für Fiscus, als auch Grande Société und Publicum vortheilhaft, erledigt. Ein Aehnliches ist mit dem Militairtarif der Nicolaibahn, und mit verschiedenen anderen Gegenständen, der Fall. Diese Sachen haben indessen einen ganz speziellen Charakter, und gehören in den Rahmen, den sich Verfasser für dies kleine Werk gestellt hat, und bei dem er sich ausschliesslich auf die Gütertariffrage beschränken wollte, nicht hinein.

Was diese Gütertariffrage anbetrifft, so wollte auch hier Verfasser keineswegs irgend einen mehr oder weniger vollständigen Beitrag zu dem Tarifwesen der russischen Eisenbahnen erbringen, sondern an der Hand eines speziellen und wichtigen Materials — des Tarifs der Nicolaibahn, oder wie dieselbe bereits genannt wurde, der «Hauptarterie des gesammten russischen Eisenbahnnetzes», welche sowohl in Hinsicht ihrer Frequenz als auch ihrer Einnahmen sogar zu den ersten Eisenbahnen der Welt gehört — ein fragmentarisches Bild über einen gewissen Theil der verschiedenen Ta-

riffragen entrollen, welche aus diesen Spezialverhandlungen praktisch resultiren.

Es war zweifellos ein glücklicher Gedanke, wenngleich seine Ausführung schwierig, welcher, wie Verfasser im Capitel I bereits bemerkte, den Tarif einer speziellen Eisenbahn zum Gegenstand für den «Anfang» der «Lösung der Tariffrage» in Russland machte.

Wenn es dem Verfasser gestattet sein könnte, für diesen Anfang zu der Lösung einer überaus wichtigen Tagesfrage durch die Tarifcommission, ein kurzes Resumé hinzuzufügen, so glaubt derselbe sich einfach auf diejenigen Worte beziehen zu können, mit welchen die Tagespresse den Abschluss dieses Theils der Commissionsarbeiten verzeichnete, und die, wie folgt, lauteten:

«Der aus der Hübbenet'schen Tarifcommission hervorgegangene Tarif der Nikolaibahn ist der *erste* Tarif, welcher zur praktischen Einführung bearbeitet worden ist, und bei dessen Bearbeitung die Interessen der Eisenbahn, des Fiscus, der Landwirthschaft, der Industrie und des Handels sich unter der Aufsicht eines hohen Würdenträgers Geltung zu verschaffen hatten. Der sogenannte Jerakow'sche Tarif von 1867 war zwar in seiner Art gleichfalls unter Theilnahme von Vertretern des Handels und der Industrie ausgearbeitet, ist ja aber nie eingeführt worden; die Conzessionen einer jeden Eisenbahn wurden zwar im Wege der Statutenverleihung an eine bestimmte Tarifscala gebunden; diese Tarife repräsentirten indessen nur papierene Tarife, sogenannte «Maximaltarife», an welche sich die Eisenbahnen gerade nur so lange und so weit kehrten, als sie ihr natürliches Monopolgebiet exploitiren konnten, von welchen aber die Eisenbahnen bis zur Grenze der Unmöglichkeit und zum fühlbarsten Schaden für Nationalwohlstand und Fiscus abgingen, sobald sie in die unnatürlichsten Verkehrsgebiete hinübergreifen zu können glaubten. — Im Laufe der letzten Jahre hat zwar auch die Regie-

rung den verschiedenen Staatsbahnen Tarife zur praktischen Anwendung gegeben, aber ohne dabei die Opportunitätsfrage des einzelnen Tarifes in Betracht zu ziehen — war der Artikel zu hoch, nun so konnte er ja morgen ermässigt werden u. s. w.

Der in der Hübbenet'schen Commission beendigte Tarif der Nikolaibahn ist dagegen der «erste» Tarif, welchen die Regierung unter Berücksichtigung der verschiedenen Interessen einer in Privatexploitation befindlichen Eisenbahn giebt zur «effectiven Einführung und Anwendung»; ein Tarif, welchen diese Eisenbahn weder nach unten noch nach oben abändern darf ohne regierungsseitige Bestätigung, und für welche letztere gleichfalls wieder collegiale Begutachtung als Voraussetzung aufgestellt worden ist; ein Tarif, für den die Vertreter von Handel und Industrie ausdrücklich das Interesse einer gewissen Stabilität und Beständigkeit betont haben. — Es ist ein Tarif, welcher nur in einzelnen Fällen «Maximalsätze» für die bisher noch unentschiedene Terminologie der directen Verkehre festsetzt, dann aber auch nur Maximalsätze, ausserhalb deren Grenze das Ministerium eine bestimmte Large einräumen, oder sich die Bestätigung aller und jeder Abweichungen vorbehalten kann; in vereinzelten Fällen ist sogar ein «Minimaltarif» geschaffen, welcher nur auf dem Wege gesetzgeberischer Verordnung abgeändert werden darf.

Wir wollen bei dieser Gelegenheit nicht die Eisenbahnen dafür verantwortlich machen, dass sie im Verlauf einer mehrere Jahrzehnte langen Eisenbahnwirthschaft sich nicht zu der Schaffung eines rationellen Tarifsystems aufschwingen konnten. Die Eisenbahnen sind einmal stets Partei für sich selbst, stehen einem bis in die widersprechendsten Abnormitäten hinein verzerrten Concurrenzsystem gegenüber und endlich verlangt das Tarifwesen bei dem monopolisirenden Charakter der Eisenbahnen ein ganz bedeutendes Verständniss für das nationale Erwerbsleben, und eine bedeutende Unterscheidungsgabe und Integrität bei Beurtheilung zwischen Einzel- und Allgemein-Interessen.

Wenn dem gegenüber nun zum ersten Mal ein Tarif zu Stande gekommen ist, bei welchem sowohl die Interessen des Fiscus, als auch der betheiligten Eisenbahn und die Ansichten der verschiedenen zu der Wahrung der nationalen wirthschaftlichen Entwickelung berufenen Ressorts nebst dem Element des Handels und der Industrie sich die Hand gereicht haben — nicht ohne scharfe und schneidige Interessen-Vertheidigung in den einzelnen Fällen — so darf das gewonnene Resultat als ein eben so günstiges Prognosticon für die erfolgreiche bevorstehende Lösung der «allgemeinen Tariffrage» angesehen werden.»



723

